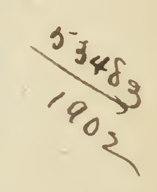


VOYAGE
DANS
LES ÉTATS-UNIS
D'AMÉRIQUE.

VOYAGE
DANS
LES ÉTATS-UNIS
D'AMÉRIQUE.
FAIT EN 1795, 1796 ET 1797,

PAR LA ROCHEFOUCAULD-LIANCOURT.

TOME TROISIÈME.





A PARIS,

Chez { DU PONT, Imprimeur-Libraire, rue de la Loi, N.° 1231
BUISSON, Libraire, rue Haute-feuille.
CHARLES POUGENS, Libraire, rue St-Thomas du Louvre.

L'AN VII DE LA RÉPUBLIQUE.

TABLE
DU TROISIEME VOLUME.

SUITE DU VOYAGE
AU NORD-OUEST ET AU NORD
EN 1795.

EXCURSION DANS LE HAUT-CANADA.

VOYAGE DANS LE DISTRICT DE MAIN, ET RETOUR A PHILADELPHIE.

AVIS.

Voyez à la fin du volume, et avant la Table des Matières, les fautes principales, sur-tout dans les noms propres qu'il a été impossible d'éviter dans une édition faite loin de l'auteur, sur un manuscrit difficile, et que le lecteur est instamment prié de corriger à la main,

Et ajoutez-y celles qui suivent.

Page 73, ligne 24, *Whasington ;* mettez *Washington.*

Page 109, ligne 6; page 110, ligne 3, et page 112, ligne 2, *M. Tasteher;* mettez *M. Tastcher.*

Page 136, ligne 16, *Runkershill,* mettez *Bunkershill.*

Page 192, lignes 20 et 21, et page 205, lignes 5 et 14, *M. Trumbrull ;* mettez *M. Trumbull.*

Page 206, ligne 21, et page 208, ligne 10, *Wastworth ;* mettez *Wadworth.*

VOYAGE
DANS
LES ÉTATS-UNIS
D'AMÉRIQUE.

SUITE DU VOYAGE
AU NORD-OUEST ET AU NORD
EN 1795.

Ville de Boston.

LES villes les plus peuplées, les plus anciennes, les plus florissantes par le commerce et l'industrie, les plus faites enfin pour piquer la curiosité des étrangers, sont celles sur lesquelles un voyageur a cependant le moins à écrire. Ce qu'il pourrait en dire se trouve par tout; il s'épuise à répéter moins complettement, et souvent moins fidèlement, ce qu'ont écrit les historiens, les faiseurs de diction-

naires géographiques, et même les almanachs. C'est précisément le cas pour Boston : la géographie de *Morse*, et tous les *directorys* (*), rendent un compte plus circonstancié, et probablement plus sûr que celui que pourraient fournir à un étranger toutes les informations qu'il prendrait à grand-peine pendant six mois. Je me dispenserai donc d'entrer dans aucun des détails qui me semblent inutiles, et auxquels mes amis pourront si aisément suppléer.

La ville de Boston est une presqu'île ; mais la langue de terre large de peu de toises qui l'attache au continent, pourrait aisément et promptement être coupée si la sûreté de la place le requérait ; elle est d'ailleurs tellement entourée de la mer, que le plus court des deux ponts par lesquels on y arrive est long de plus d'un tiers de mille.

Son hâvre, de la profondeur de quatre à cinq milles, sur une largeur plus grande encore, est rempli d'îles, qui forment un as-

---

(*) Espèce d'almanach qui s'imprime tous les ans dans les grandes villes d'Amérique, et où indépendamment de la demeure de tous les habitans, on trouve les détails des établissemens de toute espèce, des corporations, ect.

pect d'autant plus agréable, que presqu'aucune d'elles n'est absolument plate.

Plusieurs de ces îles sont à l'ouverture de ce hâvre, qui de terre à terre peut avoir de cinq à six milles à son entrée, mais qui de fait n'en a pas un demi pour la navigation; les passages entre toutes ces îles étant impossibles pour des bâtimens de plus de deux cents tonneaux. Le véritable passage, le seul praticable pour les vaisseaux d'une certaine force est entre les deux îles, connues l'une sous le nom de *Castel-island*, l'autre sous celui de *Governor's-island*, distantes l'une de l'autre d'un demi mille. Ce passage est encore réduit à une largeur trois fois moindre par la direction du canal qui force les navires, surtout ceux qui prennent beaucoup d'eau à longer Castel-island à la distance de cent toises. Les deux îles fortifiées de manière que leur feu atteigne les vaisseaux long-tems avant leur approche, et même dans le hâvre, s'ils s'y introduisaient, mettraient la ville de Boston dans une entière sécurité.

Le général Knox, qui vient de quitter récemment l'office de sécretaire de la guerre, m'a dit que non seulement des plans sont faits et arrêtés pour cette fortification, mais encore que le congrès en a agréé la dépense,

qui doit se monter à cent mille dollars, et que, de cette somme totale, quarante mille sont accordés depuis deux ans pour y travailler sur-le-champ, mais que la législature de l'État s'oppose jusqu'à présent à ce que l'on commence ces travaux.

Il est je crois indispensable d'expliquer comment cette opposition à une délibération du congrès et à un ordre précis du président, peut s'opérer; car cela paraît très-difficile à comprendre.

Pour qu'une place quelconque soit fortifiée par l'Union, il est nécessaire que l'État dans le territoire duquel cette place se trouve, en fasse l'abandon à l'Union, qui dès-lors en prend la garde, comme de tous les forts sur les frontières, comme de tous les établissemens généraux. C'est cette cession qui a jusqu'ici trouvé assez d'opposition dans la législature de Massachussetts, pour qu'elle n'ait pas pu être faite.

Le véritable motif de cette opposition est la répugnance qu'ont tous les États à se départir d'aucune partie de leur territoire pour la céder à la souveraineté de l'Union.

Le prétexte est que cette île est le lieu de détention des convicts qui ne pourraient pas être placés ailleurs aussi convenablement.

La législature propose d'ailleurs de fortifier l'île, sans la céder à l'Union. Soixante hommes de troupes de l'État en composent la garnison ; ce qui est encore contre l'esprit, et même contre la lettre de la constitution, qui prononce positivement « qu'en tems de » paix, les États particuliers ne pourront » entretenir de troupes réglées ».

On accuse le parti anti-fédéraliste de cette opposition ; il paraît cependant que tous ceux qui la soutiennent n'appartiennent pas à ce parti. On assure que les opposans diminuent, que le sénat tout entier est de l'avis de la fortification, qui dans peu de tems sera commencée.

Voilà comme on m'a expliqué assez plausiblement cette inconcevable inexécution des volontés réunies du congrès et du président, pour une mesure d'une aussi grande conséquence.

Mais j'ai d'ailleurs trouvé dans tous ceux à qui j'ai parlé de l'importante urgence de ces travaux, une espèce d'indifférence que je ne puis m'expliquer que par l'occupation constante où chacun est ici de ses intérêts privés. Quand on leur dit que les Anglais, avec quatre frégates, peuvent dans l'état actuel où sont les choses, entrer dans le hâvre, y brûler tous

les vaisseaux, y incendier les maisons, et s'en retourner sans danger, ils en conviennent; puis ils ajoutent : « les Anglais ne viendront » pas, nous ne sommes pas en guerre, nous » n'y serons pas de long-tems; nous n'avons » rien à craindre ». Ils semblent ignorer que quels que soient les actes politiques que fait et que peut faire avec l'Amérique le cabinet d'Angleterre, forcé par les circonstances, l'esprit de vengeance contre ses sujets rebelles (il ne voit pas autrement les Américains) est son affection constante et dominante, que ce sentiment doit s'appliquer plus particulièrement encore à Boston, qui a commencé la révolution d'une manière si prononcée; que la richesse, l'importance de cette place doit animer encore cette disposition, et qu'enfin la considération d'un État s'accroît infiniment auprès de ses ennemis et des autres puissances étrangères, quand il unit des moyens assurés et généralement connus de défense de son propre territoire, aux principes également connus d'une politique sage et pacifique.

Toutes ces vérités sont autant d'axiômes, et ces axiômes sont tellement applicables aux intérêts des États-Unis, et de fait plus particulièrement encore à ceux des habitans de Boston, que réellement je ne puis m'expli-

quer suffisament même par l'occupation où chacun est de son intérêt personnel, l'apathie qu'ils témoignent sur leurs fortifications, dont ils reconnaissent cependant la nécessité.

L'état de l'île du château, où soixante soldats seulement sont armés, et où sur les talus éboulés d'un vieux rempart de terre, sont couchées une cinquantaine de pièces de canons, la plûpart sans tourillons, ferait pitié à quelqu'un qui aurait à cœur moins que moi les intérêts de l'Amérique, et le non-succès de l'Angleterre; il m'a fait à moi une peine sérieuse, car indépendament du danger qui en résulte, cette preuve d'insouciance nationale, a, je suis fâché de le dire, quelque chose de honteux.

L'île du gouverneur est moins fortifiée encore que celle du château; une block-house à son sommet, est tout ce qu'il y a de construction et de moyens de défense. On garnirait en France ces deux îles de trois cents pièces de canon; et à quelque prix que cette dépense dût monter, l'administration la plus économique ne la croirait pas trop forte.

Les soldats en garnison dans l'île du château sont d'une bien sale et bien vilaine tenue; il me semble que cela n'est pas indispensable à des troupes républicaines.

C'est dans cette île et sous la garde des

soldats que les criminels jugés de l'État de Massachussetts sont envoyés pour être employés aux travaux ; ces travaux sont une manufacture de cloux et un attelier de cordonnerie. Les prisonniers ne sont pas enfermés pendant le jour ; ainsi leur sort sous ce rapport n'est guères plus mauvais qne celui de la garnison. Aucun soin n'est pris d'ailleurs, au moins efficacement, ni pour leur amendement, ni pour leur bien-être au sortir de captivité. Les machines connues dans toute l'Amérique qui abrégent le travail des cloux, ne sont pas seulement introduites dans ces atteliers, de manière que le prisonnier y travaille toujours avec un prodigieux désavantage relativemeut à tous les autres ouvriers, et qu'il n'a aucune épargne quand le tems de sa détention expire. Il y a bien loin de cette incurie, à l'admirable prévoyance et à l'ordre des prisons de Philadelphie, dont l'existence, dans la perfection où elle est, fera la censure de tous les autres États tant qu'ils n'auront pas suivi l'exemple que leur donne la Pensilvanie.

Les loix anglaises, ce qu'on appèle en Angleterre *common-laws* sont suivies dans l'État de Massachussetts, quand quelques loix positives ne donnent pas une décision différen-

te : mais elles en donnent dans beaucoup de circonstances. Le pouvoir de tester est laissé à un père dans toute son étendue, pourvu qu'il lègue à chacun de ses enfans une portion de bien quelque petite qu'elle puisse être. Cette facilité, dont l'amour de la dépense, la vengeance, le mécontentement paternel et la faiblesse du vieux âge abuseraient si fréquemment dans nos sociétés d'Europe, est regardée ici comme sans inconvénient. « Il n'est pas » de père qui en ait encore abusé », m'ont dit ceux à qui j'ai montré mon étonnement de cette grande extension de liberté laissée au testateur, « et cette clause, (ajoutent-ils) est » une preuve toujours existante aux yeux des » enfans de l'autorité paternelle. » Cette réponse, digne de Lacédémone, ne m'a pas cependant laissé convaincu que les mœurs des habitans du Massachussetts fussent aussi éloignées de l'abus d'un pouvoir tellement illimité, que les Lacédémoniens l'étaient du parricide au tems de Licurgue ; elle ne m'a pas réconcilié avec une clause injuste par elle-même, au moins jusqu'à un certain degré.

Les loix criminelles sont celles d'Angleterre un peu adoucies. M. *Sullivan*, attorney général de l'État, a fort à cœur d'en procurer l'adoucissement : il semble très-partisan de la

jurisprudence criminelle de Pensylvanie, et s'occupe de la faire agréer par la législature de Massachussetts.

L'État lève une taxe pour l'entretien du gouvernement général ; elle se monte à 40,000 liv. st. ou 153,333 dollars. La répartition de cette taxe, jointe aux taxes de comtés et de villes produit pour chaque contribuable une imposition partielle peu considérable, quoique beaucoup plus forte que dans les États de New-Yorck et de Pensylvanie. La fortune mobiliaire et immobiliaire est taxée, et l'estimation de la fortune non évidente de chacun, est un élément ajouté aux impositions des villes. On se plaint à Boston que les assesseurs de la ville abusent étrangement de la faculté qui leur est laissée de faire cette estimation arbitraire; il paraît que cette plainte n'est pas sans fondement. Il ne peut exister de moyens d'avoir justice de ces taxations excessives ; car il faudrait non-seulement mettre au jour toute sa fortune de commerce, etc. , mais il faudrait encore que les autres exhibassent pareillement la leur pour pouvoir appuyer d'un titre de comparaison la réclamation des plaignans , qui d'ailleurs sont très-riches, et ne sont ainsi taxés que par la jalousie qu'ont les assesseurs de leur fortune

grande et rapide. Plusieurs d'entr'eux ont quitté la ville pour habiter d'autres États ou d'autres villes du Massachussetts, où ils peuvent se mettre à l'abri de ce vexatoire arbitraire. M. *Bruck*, de Philadelphie, est de ce nombre. M. *Thomas Russel*, un des négocians les plus généralement estimés de toute l'Amérique, est, dit-on, au moment d'aller s'établir à Charles-town, petite ville qui n'est séparée de Boston que par un pont. Il a été taxé l'année dernière à 1,500 dollars seulement pour sa capitation de ville.

Dans les différentes dépenses que les taxes de ville doivent payer, est l'entretien des écoles. Chaque township doit, par les loix de l'État et sous des peines prononcées, en avoir une quantité proportionnée à son étendue et à sa population.

Indépendamment de ces écoles établies par la loi, un assez grand nombre d'académies. c'est-à-dire, de nos colléges, sont répandues dans l'État, pour que tous ceux qui ont le désir et les moyens de pousser leur instruction plus loin, puissent le faire avec commodité ; enfin l'université de Cambridge donne un nouveau moyen d'étendre l'instruction encore davantage. Cette université tracée en petit sur le modèle des universités d'Angleterre,

entretient des maîtres dans presque toutes les branches des sciences, possède une belle bibliothèque, un cabinet assez complet de physique, un museum fort incomplet encore, mais qui ne peut manquer de s'enrichir ; elle semble dirigée par un très-bon esprit. Les fondations qui l'entretiennent ne sont pas assez considérables pour que les jeunes gens puissent recevoir l'enseignement gratis ; ils sont assujettis à la modique rétribution de seize dollars pour chacune des quatre années qu'ils y restent ; six dollars par mois payent leur nourriture : ils sont admis à l'université sur un examen fait par les supérieurs. Si après leurs quatre années de résidence ils veulent prolonger leur séjour à l'université pour y prendre leurs degrés, ils ne payent plus la rétribution de seize dollars, mais seulement le loyer de leur chambre. Le docteur *Willart*, président de l'université, et qui m'en a expliqué les détails, est un homme de mérite, auquel nulle des sciences enseignées dans les classes n'est étrangère.

La ville de Boston, bâtie sur deux ou trois collines, et dans les petites gorges qui les séparent, a peu d'étendue : elle n'a aucune régularité dans ses rues, et cependant elle est fort agréable. Les maisons y sont jolies et

propres ; le nombre de celles qui ont des jardins est considérable, beaucoup ont de très-belles vues. Les mœurs des habitans sont douces et hospitalières ; elles tiennent à celles de l'Angleterre.

La plûpart des riches habitans ont des maisons de campagne à quelque distance de la ville, où ils passent l'été. Un étranger est promptement en connaissance avec tout le monde, promptement invité par-tout avec un air d'obligeance qui ne lui permet pas de douter de la sincérité de l'invitation. Ma santé qui se remet lentement, m'a empêché de profiter de celles que j'ai reçues.

Je ne veux pas oublier de dire que j'ai retrouvé auprès de Boston M. *Adams*, vice-président des États-Unis, homme d'un mérite, d'un esprit et d'une instruction très-rarement égalés en Amérique, et pas assez généralement reconnus. C'est d'ailleurs un des caractères les plus estimables des États-Unis. Personne n'a plus contribué que lui à la révolution de l'Amérique, depuis son principe jusqu'à sa fin ; aussi les agens du ministère anglais le tiennent dans une grande malveillance quoiqu'il ait défendu la constitution anglaise dans un livre rempli de recherches et de profondeur, qu'il a appellé *Défense du Gou-*

vernement des États-Unis. John Adams, éloigné de toute intrigue, vit à quinze milles de Boston avec sa femme, dans une petite maison qu'un avocat de Paris, du sixième ordre, dédaignerait pour sa maison de campagne. Il y passe tout le tems que sa place de vice-président ne l'oblige pas d'habiter Philadelphie; il s'y occupe des travaux de sa ferme et de lectures. Il fréquente peu la société que l'extrême modicité de sa fortune ne lui donnerait pas le moyen de recevoir fréquemment. Il est généralement estimé; il a d'ailleurs dans sa conversation une amabilité très-piquante, une sorte de *criticisme* malin et doux, vraiment agréable.

On ne parle par-tout que du traité avec l'Angleterre, et on en parle sans cesse; c'est une affaire de parti, et l'on déraisonne à son sujet dans les deux extrêmes. La ratification du président ne change pas mon avis. J'admire la lettre qu'il a écrite aux *select-men* de Boston. On ne peut, dans aucune circonstance, en écrire une plus belle, plus noble, plus honorable. Je ne le blâme point d'avoir suivi l'avis du sénat, puisque par la constitution, et plus encore peut-être par la situation combinée des choses, il ne pouvait pas faire autrement; mais ce traité n'en est pas

moins à mes yeux un traité mauvais pour l'Amérique; où elle consent à avoir ses intérêts commerciaux lésés, à se mettre dans la dépendance de l'Angleterre; où elle renonce volontairement au devoir, à l'obligation d'assister la France son alliée dans les besoins que la guerre peut lui donner. C'est un monument de faiblesse dont l'Amérique, comme nation, éprouvera plus d'inconvéniens qu'elle n'en retirera d'avantages, et dont tout le profit momentané est pour les commerçans, qui, obtenant des négocians anglais de longs crédits, et faisant ainsi de grands bénéfices, sont en Amérique comme dans tous les pays du Monde, plus occupés des intérêts de leur comptoir, que des intérêts politiques de l'État qu'ils habitent.

J'ai lu tout ce qui a été écrit en faveur de ce traité, sans avoir été ébranlé dans mon opinion, même par le *Camillus*. Je crois connaître assez l'élévation des principes politiques de M. Hamilton, pour être convaincu que dans cette longue et pénible discussion, il sert plus son parti que son opinion réellement personnelle; et que s'il parlait tout-à-fait selon sa propre pensée, il s'avouerait malheureux de se trouver obligé de défendre publiquement une telle pièce politique. Mais

ce traité ranime, échauffe, exalte les partis à un tel point qu'il est difficile d'espérer de trouver nulle part la raison calme, froide et juste. Je m'arrête, quoique je n'aie pourtant pas dit tout ce que je pense de cet acte que je regarde comme un grand malheur pour la tranquillité de l'Amérique.

Boston commerce avec l'univers entier. Ce caractère entreprenant en navigation, généralement accordé aux Américains, semble être plus particulièrement encore le partage des habitans de la Nouvelle-Angleterre. Quoique le commerce d'un grand nombre de ports de l'État de Massachussetts au Nord et au Sud de Boston, se soit de puis plusieurs années, considérablement accru, et qu'il soit de la méme nature que celui de Boston, on m'assure que le commerce de cette ville, loin d'en avoir souffert, a augmenté lui-même depuis plusieurs années, et qu'il n'a jamais été dans un état plus florissant. On me promet, avant de quitter cette ville, de me procurer des états de comparaison de plusieurs années passées; je remets donc à ce moment tout calcul sur cet intéressant article.

Dans l'extrême désir où j'étais de prendre des informations sur le commerce qui se fait avec les Indiens du Sud, et sur le genre de navigation

navigation de ces côtes, j'ai eu la bonne fortune de faire la connaissance du capitaine *Robert* qui arrive seulement depuis quinze jours de ce voyage, et qui m'a donné à cet égard quelques informations que je ne crois pas sans intérêt de consigner ici.

L'objet des vaisseaux qui vont aux côtes ouest de l'Amérique septentrionale est d'y acheter des peaux de loutres de mer, qu'ils vont vendre à Canton pour des marchandises de Chine, lesquelles rapportées en Amérique s'y consomment, ou sont exportées en Europe. Les matières premières d'échange emportées d'Amérique, sont du fer, du cuivre, du tabac, de petits bijoux d'argent, des colliers, etc.

La durée commune de ce voyage qui se fait de Boston, par des bâtimens depuis quatre-vingt-dix jusqu'à deux cent cinquante tonneaux est de seize à dix-huit mois. Son profit est de trois cent pour cent. Des contrariétés allongent souvent le terme du voyage, et des malheurs en diminuent souvent aussi les bénéfices. Le capitaine Robert en est un exemple ; il a été trois ans et huit mois dans son voyage; vingt hommes environ sur trente-six, dont son équipage était composé, ont péri; il a perdu un petit vaisseau, qu'il avait fait construire dans le cours de son voyage, comp-

tant s'en aider utilement pour son commerce, et il a dû par conséquent voir réduire à peu de chose ses propres bénéfices et ceux de son armateur. En racontant succinctement ce qu'il m'a dit de son voyage, je donnerai sur le commerce et la navigation des côtes de l'Ouest, des renseignemens que mes amis liront peut-être avec plaisir.

Voyage du capitaine Robert dans la mer du Sud.

Parti le 29 novembre 1791 de Boston sur le vaisseau *le Jefferson*, du port de cent cinquante-deux tonneaux, armé de huit canons, et monté de trente-six hommes, le besoin de rafraîchir ses vivres, et quelques réparations rendues nécessaires par des coups de vent, l'ont fait relâcher à *Val-Paraiso*, établissement espagnol sur les côtes de l'Amérique méridionale, lat. 33 deg. sud; long. 84. Il s'y est arrêté un mois entier; de là entrant dans la mer Pacifique, il est arrivé le cinq juillet à l'île espagnole de *St. Ambroise*, long. ouest, 23 deg. 26 min. latit. sud 26 deg. 13 min. Cette île est un rocher volcanique, elle est remplie de veaux marins, qui se tenant couchés sur le roc, sont aisément tués par les matelots à coups de

bâton; on en prend souvent deux cents et jusqu'à cinq cents dans une matinée. Le capitaine en a eu 13,000 peaux pendant les deux mois et demi qu'il y est resté. Ces peaux se vendent à la Chine 60 doll. les cent. L'huile qu'on obtient de ces poissons en grande abondance, s'échange avec les Indiens de la côte de l'ouest pour des peaux de loutres, et ils la boivent comme du rhum. Il n'y a pas de mouillage à l'île St. Ambroise, les bâtimens se tiennent toujours à la voile, plus ou moins distans de terre selon le tems. L'équipage couche tous les soirs à bord, et communique par les chaloupes pour transporter la pêche.

De St. Ambroise se portant au nord-ouest, le capitaine Robert a été trouver les îles *Marquiesas*, et a relâché à l'île *Whohanwow*, appelée *St. Christian* par les Espagnols, latit. sud. 9 deg. 55 min., long. ouest 138 deg. Cette île est habitée par des Indiens de couleur peu foncée, que le capitaine Robert assure être remarquablement beaux et bien faits dans les deux sexes. La chaleur du climat les dispense de porter ordinairement aucuns vêtemens. Ils ont cependant le petit tablier qu'ils ne quittent jamais, et dans les jours de cérémonie ils se couvrent d'étoffes légères faites avec des écorces d'arbres, tissues et peintes dans une grande

perfection. C'est dans cette île que le capitaine Robert, se préparant plus prochainement au commerce qu'il avait à faire sur les côtes de l'Amérique, a construit un vaisseau de quatre-vingt-dix tonneaux, dont il avait apporté avec lui les principaux membres. Pendant les quatre mois qu'il y a séjourné, il a vécu en général dans une très-bonne intelligence avec les Indiens, dont un grand nombre l'assistait dans ses travaux ; mais un jour il leur prit envie de s'emparer de son petit vaisseau à moitié construit ; et une réunion considérable d'Indiens, leur roi à la tête, montrèrent si évidemment le projet d'attaquer, que le capitaine Robert dit s'être vu obligé d'user de force pour les repousser. A la tête de ses trente-six hommes, il a fait feu sur eux, en a tué plusieurs, en a blessé beaucoup d'autres, et les a mis tous en déroute.

Le lendemain ils vinrent demander la paix, et lui apporter quelques-uns de leurs blessés à guérir.

Ces Indiens n'ont ni armes à feu, ni arcs ; seulement des pieux de bois très-dur, et très-bien aiguisés, et de longues frondes avec lesquelles ils jettent de fort loin, et avec beaucoup de justesse, d'assez grosses pierres.

Une autre fois des Indiens d'une île voisine

se sont présentés en flotille d'une vingtaine de canots longs de quatre-vingt-dix pieds, avec le projet de prendre le vaisseau mouillé dans la rade ; une volée de canon à grappes a fait justice de ceux là ; une barque a été renversée et les autres se sont promptement retirées pour ne plus reparaître. Ces derniers Indiens, dit le capitaine Robert, toujours en état de guerre avec les habitans de Whohanwow, présentent leurs filles et même quelquefois leurs femmes aux étrangers avec qui ils sont en bonne intelligence. On peut les garder aussi long-tems qu'on veut et les rendre quand on n'en veut plus. Les Indiennes se prêtent sans répugnance à cette politesse, et commencent à l'âge de dix ans à faire ainsi aux voyageurs les honneurs de leur île.

Les Indiens des îles Marquiesas ne boivent que de l'eau, ils n'aiment pas les liqueurs spiritueuses. Le roi seul et les chefs de l'île boivent d'une liqueur faite avec une racine jaune qu'ils appellent *hary*. Leurs esclaves la cherchent, la coupent, et en mâchent les morceaux qu'ils crachent dans de grands vases, où ils sont mêlés avec de l'eau puis exprimés par les mains des mêmes esclaves pour en extraire le jus ; cette liqueur si mal proprement préparée est très-aimée des chefs indiens,

qui la coupent avec de l'eau ; plus rapprochée, elle est anti-scorbutique, et ils l'emploient comme un remède contre le mal vénérien, très-commun dans ces îles depuis les premières visites européennes, et dont tout l'équipage du Jefferson a été infecté.

Les mariages parmi ces Indiens ne durent que tant qu'il plait aux mariés, sur-tout aux hommes qui conservent une grande supériorité sur les femmes ; ils ne mangent jamais avec elles. Les mêmes habitations contiennent souvent les pères et les enfans, même quand ceux-ci sont mariés.

Indépendamment du roi qui est héréditaire, et des chefs de village qui le sont aussi, il y a encore une certaine inégalité dans les familles, qui toutes donnent au roi et aux chefs de grands témoignages de respect. La propriété est reconnue et respectée dans cette île ; le nombre des domestiques et des esclaves est proportionné à cette propriété. Les pommes de terre, les cannes à sucre même y sont cultivées ; le vol des productions, comme de toute autre chose, y est puni sévèrement, et la punition est ordonnée par les chefs d'après un jugement qu'ils rendent. Les volailles qui y sont en petit nombre, et les cochons de race chinoise qu'on y trouve en quelque quantité,

se mangent rôtis. Les poissons sont mangés crus. La race des hommes et des femmes est belle.

Le nouveau vaisseau construit et monté de douze hommes, le capitaine Robert a fait voile pour les îles Sandwich : il assure avoir sur sa route découvert un grouppe d'îles dont aucun navigateur n'a encore parlé, qui ont leur gissement par le 8e degré 40 minutes lat. sud, 140 longitude. Il les a reconnues sans débarquer, en a nommé l'archipel *Washington*, et a donné à quelques-unes des îles les noms d'*Adams*, de *Jefferson*, d'*Hamilton*, etc.

Les îles Washington avaient été vues l'année précédentes par le capitaine *Ingraham*, du vaisseau *Hope*, de Boston ; mais il n'avait fait que les appercevoir, et en désigner le gissement. Le capitaine *Robert* dit avoir mis à terre dans cet archipel, à *Newheve*, qu'il a nommée *Adams island*, latitude 8 degrés 56 minutes, un vieillard de soixante-quinze ans, qu'il avait trouvé à la baie de la *Résolution*, dans l'île Whohanwow, et qui y était depuis long-tems. Ce vieillard était né dans ce même archipel Washington, à *Onhawa*, que le capitaine Robert a appelé l'île de *Massachusetts*. Il a relevé les côtes de quelques-unes. L'île *Owyhee*, trop fameuse par la mort du

capitaine *Cook*, est celle des Sandwich, où le capitaine Robert a abordé le 27 mars.

Les mœurs sont les mêmes à-peu-près dans les îles Sandwich que dans les îles Marquiesas. La plus grande fréquentation des vaisseaux y a rendu seulement les volailles et les cochons plus multipliés et en assez grand nombre pour que les bâtimens qui y passent trouvent à en acheter. C'était de-là que le capitaine Robert devait partir pour son commerce des côtes américaines ; et c'était au retour son point de rendez-vous avec son second vaisseau. Après s'y être raffraîchi d'eau et des provisions qu'il a pu se procurer, il a fait voile vers les côtes ouest de l'Amérique.

La baie de *Nootka* ou *Nootka-sound*, gît au 49e degré 46 minutes nord. Les côtes généralement connues sous ce nom, sont du 48e au 55e degré. L'approche d'un vaisseau fait arriver les Indiens sur le rivage, et quand il s'arrête, ces peuples apportent en canots des fourrures, qu'ils savent être l'objet du voyage. Les canots sont accompagnés à leur retour à terre, par les chaloupes qui portent un certain nombre de matelots, et l'agent que le capitaine charge de consommer le marché avec les Indiens ; mais la cargaison d'un vaisseau ne se complette qu'après plusieurs mois de séjour

sur les côtes, le long desquelles le bâtiment se promène.

Le capitaine Robert a fait sa première station à *Berdwys-Sound*, où des Indiens arrivant du détroit de *John de Furres*, ont apporté un grand nombre de fourrures. Son autre vaisseau, prenant moins d'eau que celui qu'il montait, devait entrer dans les anses, approcher plus près des côtes, et verser dans le vaisseau principal le résultat de son commerce. Les petites îles *Charlottes*, distantes de peu de lieues des côtes, fournissent aussi à ce commerce, qui se fait lentement, mais sûrement, les natifs de ces pays étant doux et de bonne-foi. Jusqu'ici les liqueurs fortes sont peu désirées par eux ; le cuivre, le fer, sont ce qu'ils recherchent davantage, particulièrement le cuivre en feuille. Ils vivent de chasse et de pêche, sont de la couleur des Indiens que nous voyons le long des lacs, et ne semblent pas avoir le même genre d'hospitalité que les Indiens des îles Marquiesas.

C'est sur ces côtes, et après un séjour de six à sept mois, que le second vaisseau du capitaine Robert s'est perdu. Un coup de vent terrible, qui a pensé détruire son propre navire, a probablement frappé celui-là, plus rapproché alors de terre, et moins en état

que le sien de résister à un aussi gros tems. Avec lui ont péri douze hommes, ont été perdus un nombre assez considérables de peaux et de matières d'échange, et les plans des côtes des îles que le capitaine assure avoir découvert.

Après trois mois de séjour à Owyhee, le capitaine Robert perdant toute espérance de revoir le vaisseau, a fait voile pour Canton, où il a, par les moyens de commerce particuliers à cette place, et aujourd'hui généralement connus, échangé ses peaux de loutre pour du thé, du riz, des étoffes de soie, de l'indigo, des nankins. Il assure que les négocians Chinois sont de mauvaise foi, habiles, et qu'on est facilement trompé par eux, si l'on n'est pas perpétuellement sur ses gardes. Les peaux de loutre s'acquièrent sur les côtes ouest de l'Amérique, pour la valeur de 6 dollars; elles s'échangent à Canton pour une valeur de 20. Le capitaine Robert dit que le prix s'en élève sur les côtes d'où elles viennent, et diminue en Chine. Les loutres de mer se trouvent du 40e. au 60e. dégré.

Les Anglais, les Français et les Américains, ne montent guères plus haut que *Norfolk sound* à 55 degr. Les Russes commercent dans la partie nord. Après avoir traversé en nom-

breuses caravannes tous les déserts de la Sibérie, ils arrivent au *Kamschatka*, où ils construisent des vaisseaux, de-là, touchant et longeant les *Fox-islands*, le cap *Providence*, ils commencent à *Loakriver* leur commerce. Traitant ces tribus Indiennes comme des provinces Russes, ils les mettent à contribution, en frappent et en tuent les habitans, si leurs propositions d'échange n'y sont pas promptement acceptées. Leurs matières d'échange sont des cuivres, du rhum, du tabac; ils apportent au Kamschatka leurs fourrures à des marchands qui en commercent avec la Chine, et leur donnent les marchandises en retour; ils reviennent souvent jusqu'à trois fois rechercher des peaux, et remportent en Russie, par caravanne, les marchandises chinoises, après une absence de trois à quatre années.

De Canton, où le capitaine Robert est resté depuis le 25 novembre 1794 jusqu'au 12 février 1795, après avoir perdu quelques matelots par maladie, par désertion, il revint directement en Amérique en doublant le cap de *Bonne-Espérance*, et sans relâcher à aucune terre; il est arrivé à Boston le 28 juillet 1795. Quelque mécontent qu'il soit de son voyage, il semble nourrir le projet d'en recommencer promptement un autre avec la même destination. Le

capitaine Robert passe pour être un bon, hardi et prudent navigateur ; il parle de ses voyages en homme instruit de ceux qu'on a faits avant le sien, et capable de profiter utilement de l'expérience des autres et de la sienne propre.

VOYAGE
DANS LE DISTRICT DE MAIN, ET RETOUR A PHILADELPHIE.

Départ de Boston. Navigation au district de Main.

DANS le premier projet que j'avais de descendre la rivière Saint-Laurent, de voir *Hallifax*, et de rentrer dans les États-Unis par la province de *Main*, je me proposais de visiter le général Knox, qui m'en avait prié avec infiniment d'obligeance à Philadelphie, et dont l'habitation devait se trouver sur mon chemin. J'en avais encore le dessein en arrivant à Boston, quoiqu'alors la province de Main ne fût plus sur ma route, et les marques multipliées d'intérêt que j'ai reçues du général dans cette ville, m'ont bien confirmé dans ma résolution ; je me suis donc embarqué avec lui pour St.-George, où il retournait, après un mois d'absence.

La maison du général est distante de 200 milles environ de Boston par terre ou par

mer. Ce trajet se fait communément dans la saison actuelle en vingt-quatre heures ; quelques circonstances particulières nous ont empêché de profiter de trois à quatre jours de bon vent , et ces petits obstacles levés, le capitaine a voulu comme d'usage , profiter de la première apparence de beau tems. Cette apparence était légère ; à peine avons nous pu dans la première soirée mouiller à l'entrée du hâvre. Le second jour un brouillard épais et toutes les annonces d'un gros tems nous ont fait chercher la baie du cap Ann. Ces actes de prudence du capitaine , auxquels il n'était pas possible de ne pas acquiescer , nous ont écarté d'une quarantaine de milles de notre route directe. Quand le brouillard et les symptômes du mauvais tems ont disparu , nous nous sommes remis en marche ; mais plus de vent ; il nous a fallu mouiller à deux toises de notre dernier mouillage ; les vents ont généralement été mous la journée d'après et la matinée suivante, et ce n'est qu'après soixante-douze heures révolues que nous sommes arrivés à la maison du général, en montant pendant quinze milles la rivière Saint-George.

Cap Ann. Glocester.

La relâche au cap Ann m'a donné le moyen de voir des sécheries de morues. Toute la côte de Massachussetts, et plus particulièrement celle de la province de Main, sont peuplées de pêcheurs, qui vont à la pêche du grand banc ; ils rapportent le poisson sur les côtes, où il reçoit la dernière préparation. Ce poisson, lavé au sortir du vaisseau, est déposé à terre, où il est mis d'abord en pile pèle-mêle pour lui faire dégoûter sa première eau ; il est laissé ainsi deux à trois jours suivant la sécheresse du tems, puis il est porté sur des lits de claies ou de branches sèches, élevés de terre de trois à quatre pieds, larges de quatre à cinq, et aussi longs que le permet le champ sur lequel ils sont élevés, cinquante, soixante toises plus ou moins. Là le poisson est arrangé en petits tas de quatre ou cinq, chaque tas assez distant l'un de l'autre, pour que chaque poisson puisse trouver une place à lui seul, cela se fait après qu'il a perdu la plus grande partie de l'eau qu'il avait conservée en sortant des grandes piles ; alors il est tourné et retourné pour être séché dans tous les sens, ce qui

dure cinq à six autres jours ; enfin il est mis en barril, serré avec la presse, et envoyé ainsi aux Antilles ou en Europe.

Le plus beau poisson, c'est-à-dire celui pêché dans les premiers mois de la pêche, plus beau encore parce que le soleil étant moins ardent, il est séché plus doucement et conserve plus de substance, est envoyé en Espagne, et le prix de ce poisson est double de celui qui pêché dans des tems plus avancés de l'année est envoyé dans les Antilles ou vendu dans le Continent. Cependant il se fait un choix dans le poisson même de première qualité envoyé en Espagne, et ce choix se vend aux amateurs de poisson salé, qui abondent principalement dans le Massachussetts, où il est peu de familles qui ne mangent le samedi un plat de morue salée. Quant au partage des profits de la pêche, voici quel est l'usage commun dans ce pays.

Les vaisseaux de soixante à cent tonneaux, mais généralement d'environ soixante-dix, ont pour équipage, un capitaine, sept matelots et un mousse. Le propriétaire du vaisseau a un quart du profit ; le pêcheur sur les côtes un huitième, le reste est divisé entre le capitaine et les matelots, en raison de ce qu'ils ont pris de poisson. Les dépenses pour

la

la chandelle, le bois, les appas et le sel sont déduites avant que les parts soient faites, et les matelots embarquent chacun leurs provisions. Un sloop de soixante-cinq tonneaux rapporte, année commune 1,200 quintaux de poisson, qui dans les tems ordinaires valent deux dollars et demi le quintal, mais qui aujourd'hui se vendent de cinq à six.

Glocester, car c'est ainsi que se nomme la ville du cap Ann, envoye à la pêche du grand banc environ quarante ou cinquante sloops ou brigs. Ces bâtimens sont du port de cent à cent dix tonneaux, et font trois voyages, quand ils commencent en mars cette pêche, qui dure jusques en novembre. Avant la guerre, Glocester, moins considérable qu'elle n'est aujourd'hui, envoyait cependant plus de vaisseaux à la pêche. Cette diminution, qui peut paraître extraordinaire, en sachant que le nombre des vaisseaux bâtis dans ce port est beaucoup plus considérable qu'alors, a pour cause le plus grand profit que donne aux propriétaires le commerce auquel toutes les villes se livrent beaucoup plus qu'autrefois. D'ailleurs le nombre de celles qui envoyent à la pêche du grand banc est plus considérable aussi; de sorte que quoiqu'il soit vrai que cette pêche soit diminuée

d'activité pour les places qui la faisaient il y a quinze ans, elle est réellement augmentée par le nombre de celles qui y prennent part.

Outre cette pêche du grand banc, les côtes du Massachussetts et de la province de Main fournissent considérablement de morues. Elles ne sont ni si grosses, ni si abondantes, que sur le banc : mais cette pêche occupe avec utilité un grand nombre de bâtimens, qui ne s'écartent pas des côtes de plus de quatre ou cinq milles, rentrent toutes les semaines, ne courent aucun des dangers auxquels expose l'autre pêche, et joignent leur produit à ceux du banc de Terre-Neuve.

La rade du cap Ann est dans la partie sud-ouest du cap ; elle est vaste et sûre. Sur une élévation, qui la domine du côté du continent, on construit actuellement un fort, qui en défendra parfaitement l'intérieur et l'entrée. Les rocs, qui abondent dans cette partie, donnent le moyen de le faire solide. On bâtit dans son enceinte une sorte de block-house, dont la partie inférieure est destinée à servir de magasin à poudre, et assez soigneusement couverte dans la partie destinée à loger la garnison, pour donner l'espoir qu'elle sera à l'abri de la bombe.

La ville de Glocester, bâtie au fond de la

rade, est jolie sans être régulière. Le nombre des stores y est considérable, et l'on y compte plusieurs bonnes maisons. En tout, cette petite ville a l'apparence de l'aisance et de l'activité.

Les exportations de Glocester se sont montées, l'année dernière 1794, à une valeur de 220,850 dollars. Elles ne s'élèveront pas, cette année, à plus de 180,000. Glocester fait son principal commerce avec les Antilles.

Notre navigation n'a pas d'ailleurs fourni à de nouvelles informations. Le bâtiment, sur lequel nous avons passé, est un de ceux qui appartiennent à la rivière Saint-George, c'est-à-dire, qui y font leur chargement. Un des principaux commerces que fait la province de Main, est l'envoi de ses bois à Boston. Les bâtimens qui les portent sont généralement des sloops de quatre-vingt-dix à cent vingt tonneaux; ce sont aussi quelquefois des goëlettes ou des brigs. Les sloops sont préférés dans ce voyage par la facilité de les manœuvrer avec peu de bras. Quelquefois aussi ce commerce s'étend jusqu'à New-Yorck, Philadelphie, même Baltimore, Norfolk et Charles-Town. Alors, et sur-tout dans ces dernières places, les bâtimens prennent au retour un chargement qui augmente leur bé-

néfice ; ils n'en prennent pas quand ils ne vont qu'à Boston. Le profit net du négociant propriétaire du vaisseau, est, dans ce dernier cas, calculé à 66 dollars ; son bâtiment fait dans la saison seize à dix-sept voyages ; c'est donc de 1056 à 1112 dollars par saison, que profite le négociant à qui le vaisseau coûte de 3000 à 3350 dollars. Les bénéfices sont augmentés par la nature des bois qu'il envoye, et aussi quand il charge de la chaux, que la province de Main commence à fournir avec abondance, et qu'elle fournira à l'infini, quand elle sera assez peuplée pour exploiter ses carrières.

Notre sloop n'était ni commode, ni propre ; ces bâtimens sont calculés pour le commerce qu'ils font, et non pour les passagers qui ne sont jamais qu'accidentels ; mais il était bon ; le capitaine était attentif, et nous nous y sommes bien trouvés. Il est encore à ajouter que ces bâtimens, qui reviennent presque toujours sans chargement, reviennent même sans lest, ce qui rend la prudence du capitaine plus nécessaire dans leur conduite. Nous avons vécu, pendant notre petite navigation, du poisson que nous pêchions nous-mêmes : les côtes en abondent, et la ligne n'est jamais deux minutes à la mer sans être mordue par

un poisson pesant au moins deux livres, et souvent douze. Ces poissons sont des morues et des alibottes, espèce de morue plus grosse et moins délicate. Les côtes, et sur-tout l'entrée des rivières, sont garnies d'îles. L'entrée de la rivière Saint-George en réunit un nombre infini de toutes les formes, de toutes les grandeurs; presqu'aucunes ne sont cultivées. Beaucoup d'elles appartiennent encore à l'état. Les côtes sont presque toutes plus ou moins habitées; les bords de la rivière Saint-George le sont sans discontinuité jusqu'au point où la marée cesse de monter, c'est-à-dire, à 22 milles de son embouchure. Jusqu'à quinze milles de cette embouchure, le lit de la rivière a près de trois quarts de mille de large. Là, étendant ses eaux dans une baie plus large encore, elle tourne précipitamment, à gauche, dans un canal qui n'a pas trente toises de largeur.

Thomas-Town : le général Knox et sa famille.

C'est à la tête de cette large baie, qu'est bâtie la maison du général Knox, qui a devant elle le spectable vraiment beau de la rivière, dans un cours de neuf milles. La maison,

bâtie sur une pente douce, mais déjà fort élevée, au-dessus du lit des eaux, est dans une des plus agréables positions ; presque tout ce qu'elle voit est défriché depuis un tems plus ou moins considérable ; les terres sont dans un assez bon état d'amélioration, chargées d'un assez grand nombre de bestiaux et de moutons. Les habitations sont très-rapprochées, et sur une centaine que l'on peut découvrir de la maison du général, à peine y en a-t-il une demi-douzaine en troncs d'arbres. Cette maison d'ailleurs, est belle, sans être magnifique ; bien meublée, mais sans luxe, aussi vaste qu'il est nécessaire pour loger *confortablement* une famille très-nombreuse, qui peut le devenir plus encore, et y recevoir sept à huit amis ; en voilà pour un plus grand nombre qu'un homme sage ne désire en réunir à la fois.

Le général Knox est par sa femme propriétaire d'une grande portion des terres connues sous le nom de *Waldo-patent*, en vertu d'un traité fait avec les Indiens sur la fin du dernier siècle par la famille *Waldo*, de laquelle descend mistriss Knox, ou d'un marché conclu par cette famille avec ceux qui avaient fait le premier traité. Le marché a été ratifié par le roi d'Angleterre alors souverain de cette

partie de l'Amérique; il a été ratifié de nouveau par l'État de Massachussets depuis la révolution. Le général a ajouté par acquisition une grande quantité de terres voisines au tract patenté qu'il tient du chef de madame Knox, de manière que ces terres sont possédées avec tous les titres qui en rendent la propriété authentique et inattaquable. Quelques milliers d'acres de cette grande propriété ont été cédés par les Waldos ancêtres de madame Knox, à différentes familles; d'autres l'ont été par le général lui-même depuis son mariage. Indépendamment de ces ventes, un grand nombre de familles se sont établies dans le Waldo-patent sans autres titres que la convenance, et sans aucune opposition, puisque ces possessions dans un état d'abandon n'étaient gardées par personne; c'est particulièrement sur les côtes que le plus grand nombre de ces settlers sans titres se sont établis. La commodité d'une pêche abondante a été leur premier attrait, et longtems leur seul moyen de subsistance. Peu à peu ils ont défriché les terres qui entouraient leur cabane; les terres se sont trouvées bonnes, ont produit d'abondantes récoltes; les premières huttes ont disparu, et ont été remplacées par des maisons plus solides, et de meilleure apparence. Les bords de la rivière St.

George, et de la mer dans l'étendue du Waldo-patent, se trouvent aujourd'hui presque dans leur totalité habités et défrichés, sur une profondeur d'un demi mille plus ou moins. Ces possesseurs sans titre sont ainsi en jouissance des plus précieuses parties de la *patent;* car le commerce des produits naturels de ces terres pouvant être immense, le voisinage de la mer et des rivières qui en donnent les débouchés, est la position la plus désirable. Le droit qu'aurait le général de les évincer de cette illégitime possession est entier; mais ce droit est plus aisé à démontrer qu'à exercer; peut-être mille familles sont établies avec la même nullité de titres. Le plus grand nombre en se plaçant sur ces terres, savait bien qu'elles s'y établissaient sans en avoir acquis le droit, mais ne savaient pas qu'elles appartinssent au général Knox, ou à la famille Waldo; c'était à leurs yeux des terreins vagues, inhabités, appartenans à la couronne d'Angleterre, et depuis à l'État de Massachussets: l'exemple d'un grand nombre de *settlers* sans titres, comme elles, encourageait et autorisait leur établissement; elles n'ont donc pas réellement et de volonté préméditée commis une violation de la propriété du général, et elles ont depuis leur établissement donné

à la terre, sur laquelle elles se sont établies, leurs soins, et leurs travaux ; elles lui ont donné la valeur à laquelle elle est portée à présent ; et aux terres inhabitées qui les avoisinent, une valeur à laquelle sans leur voisinage elles ne pourraient atteindre. Ces titres qui dans la rigueur des loix n'établiraient pas un droit positif, doivent leur assurer une faveur réelle aux yeux de l'équité. Un grand propriétaire qui n'y aurait aucun égard se rendrait coupable d'injustice et d'illibéralité, il s'attirerait l'animadversion du pays, et cette disposition générale s'opposerait non-seulement à l'exécution de tous les arrêts d'évincement que des droits irrécusables obtiendraient des tribunaux, mais aussi au succès de tout ce qu'il entreprendrait ultérieurement, car pour les entreprises, dans un nouveau pays surtout, l'opinion publique est nécessaire.

L'esprit de justice et de raison du général Knox, l'a pénétré de ces vérités et le guide dans sa conduite avec cette classe nombreuse d'habitans de ses propriétés. Ses titres ne sont niés par aucun d'eux ; en vertu de cette conviction il achettera des uns à bas prix les parties des settlemens dont il aura besoin, il légalisera la possession des autres, en s'accordant avec eux pour une petite somme qu'ils

devront lui payer, et il réduira la possession de faveur de tous à cent acres, qui dans l'État de Massachussets sont jugés être la portion nécessaire à la subsistance d'une famille: ainsi tirant le meilleur parti des circonstances, le général Knox ne heurtera ni les intérêts particuliers, ni l'opinion du pays, et préparera le succès de ses vues ultérieures avec autant de probabilité qu'il en appartient à tout ce qui dépend des hommes et des circonstances.

Le pays qu'il habite me semble fournir des moyens assurés de fortune à tout homme qui unira de l'intelligence, de la prudence et de l'activité, à la disposition libre de quelques capitaux.

Une plus grande proportion de tous ces élémens nécessaires, accélérera d'autant plus cette fortune, qui est encore plus promptement certaine pour un grand propriétaire de terres, comme le général Knox. Tout ce que je connais de son caractère et de ses moyens, tout ce qu'il m'a confié de ses projets, me donne autant d'espérance de ses succès que j'en ai réellement le desir. Mais l'obligation de suivre constamment ces opérations, sur un plan uniforme sans interruption, est une condition indispensable pour ce succès. Ce n'est ni de Pihladelphie, ni du milieu d'occupations d'un autre

genre qu'on peut se le procurer ; il faut être sur les lieux, n'en pas sortir, tendre vers ces objets toutes ses pensées, toutes ses actions, et alors la réussite est immanquable. Le général Knox, pénétré de ces principes, a quitté les affaires publiques, auxquelles il avait honorablement donné vingt-cinq ans de sa vie et une partie de sa fortune, et s'est déterminé à ne pas sortir, même en hiver, de l'État de Massachussetts : ainsi, en menant une vie occupée et heureuse, liquidant et augmentant sa fortune, faisant beaucoup de bien autour de lui, il laissera des richesses immenses peut-être à sa nombreuse famille. Est-il une existence et une perspective plus desirables ?

Détails sur la Province de Main.

Jusqu'ici le commerce dont est susceptible la rivière St.-George, est fait avec lenteur, petitement, et ne donne pas de grands profits ; une douzaine de petits marchands établis à *Warren, Thomas-town* et *Waldoborough*, sont propriétaires par partie des bâtimens ; le capitaine est communément associé lui-même à la propriété de celui qu'il conduit ; les marchands ont des stores, ils paient avec les

denrées de ces stores les bois que les habitans leur apportent, et réunissent ainsi des parties de chargement, que les marchandises qu'ils donnent en échange leur fait acquérir à meilleur marché. Mais malgré cette facilité que le besoin des habitans et le débit de leurs propres marchandises assurent aux marchands dans ce commerce, il est rare que même au printems ils rassemblent ce qu'il faut de bois pour charger à leur propre compte un bâtiment tout entier, au moins n'en chargent-ils pas un grand nombre ; alors leur gain se borne au profit sur leur store et à charger de tems en tems quelque cargaison, au bénéfice du fret, comme co-propriétaire du bâtiment.

Le reste du commerce se fait entre les petits propriétaires de terre, et les capitaines des bâtimens. Chaque habitant coupe en hiver une certaine quantité d'arbres, qu'il réduit en bois à brûler, ou qu'il conduit au moulin à scie ; ce sont ces produits qu'il charge les capitaines de sloops de porter à Boston, et de vendre pour son compte, quand le besoin ne les leur a pas fait vendre plutôt aux marchands. Le fret de ces bois et des autres produits que peuvent fournir les environs de la rivière St.-George, est réglé selon leur

espèce ; mais l'arrangement le plus général, fait avec les capitaines, est de leur donner le quart du chargement, c'est-à dire le quart de la somme que produit la cargaison. Le capitaine partage sur ce produit, moitié pour le vaisseau, c'est-à-dire pour ceux qui ont part à sa propriété, et moitié pour lui; il paie et nourrit son monde; le propriétaire de la cargaison a ainsi les trois quarts de la somme totale, mais souvent le profit net de ces trois quarts est moins considérable que le quart qu'il paie pour le fret : car supposé par exemple que la valeur de sa partie de cargaison soit de cent dollars, et que la vente à Boston soit de cent-quatre-vingt, le fret est de quarante-cinq dollars, tandis que le profit réel pour le chargeur, au-dessus de la valeur réelle de la cargaison, n'est que de trente-cinq. Il est vrai que la plupart de ces petits chargeurs, coupant eux-mêmes leur bois, l'amenant au rivage sur leurs traîneaux ou par leurs propres bœufs, dans un tems mort à tout autre travail, et comptant leurs peines pour rien, rendent ainsi leurs profits plus grands. Il est encore vrai qu'il y a peu de nouveaux pays en Amérique, où le défrichement ne soit une dépense, tandis qu'il est réellement un produit dans toutes les parties

de la province de Main, où les bois quelqu'ils soient peuvent commodément atteindre le rivage.

Quand le chargeur est seul propriétaire du bâtiment, ce qui est je crois sans exemple dans la rivière Saint-George, il donne au capitaine la moitié du profit net de la vente, au-dessus de la valeur de la marchandise. Ainsi, soit que cette marchandise vienne du produit de sa terre, soit qu'il l'ait achetée, elle est comptée au prix commun, et ce prix est déduit avant que le capitaine prenne sa moitié de la vente. Supposez donc une cargaison valant quatre cents dollars, et vendue six cents. Le capitaine en a cent, et le marchand propriétaire du bâtiment cent. Ces petits détails, tout minutieux qu'ils sont, ne peuvent pas être indifférens à la connaissance d'un pays aussi neuf que celui-ci, et fait pour devenir aussi intéressant ; mais ce commerce dans la rivière St-George est encore, comme je l'ai dit, sans grande activité ; les vaisseaux qui devraient s'y charger en deux ou trois jours, en restent quelquefois quinze ou vingt, et partent sans un chargement complet.

La raison de cette inactivité est 1°. le défaut de creeks assez profonds pour amener en tout les tems, des bois des parties reculées du pays,

presque tous les approches de la rivière étant défrichés ; 2°. le défaut de bons et nombreux moulins à scie, suite naturelle du premier inconvénient ; 3°. le manque de capitaux considérables dans les mains des négocians, qui, avec de l'activité et de l'intelligence, suppléeraient en partie à ces inconvéniens naturels, ou du moins en diminueraient les désavantages.

Le général Knox projette un canal le long de la rivière Saint-George, qui, évitant les rapides multipliés de son cours, et rentrant dans son lit quand il est sans rochers, rendra ses eaux navigables pour soixante et dix à quatre-vingt milles de plus qu'elles ne le sont aujourd'hui, et donnera ainsi un débouché à une immense quantité de beaux bois intacts jusqu'ici, parce qu'ils ne peuvent être conduits à aucune rivière. Le canal est même déjà commencé. Les rapides évités fourniront place à un grand nombre de moulins, qu'il a intéressé le méchanicien le plus habile de l'Amérique, M. *Pope*, à construire, et qui doivent lui promettre, par conséquent, une grande perfection. Peut-être ce canal, ainsi ouvert, sera-t-il susceptible de communiquer à d'autres eaux, dont la navigation, rendue facile, vivifiera une plus grande quantité de pays, et donnera

au commerce plus d'aliment ; alors des magasins considérables de bois de toute espèce pourront se former, entretenir sans interruption l'activité des bâtimens de la rivière St-George, et fournir constamment aux besoins et aux calculs des négocians. Aujourd'hui, comme je l'ai dit, le marchand du pays le plus accrédité ne peut fournir une cargaison d'un bâtiment de quatre-vingt-dix tonneaux que deux mois après la demande.

La fabrication des vaisseaux est un article de commerce de quelque importance dans cette rivière ; les chênes sont assez abondans dans les environs pour fournir long-tems à ces constructions, même sans le secours des pays de derrière qui en augmenteront la quantité. Le prix commun de la construction des bâtimens dans la rivière St-George, est de dix *pounds* ou trente-trois dollars deux schellings par tonneau, garnis de tout, et prêts à mettre à la mer ; ils se vendent de douze à treize pounds à Boston, ou de quarante à quarante-trois dollars. On en construit cinq à six par an dans la rivière St-George. Les vaisseaux de tout tonnage peuvent arriver jusqu'à la maison du général Knox, mais ne peuvent remonter jusqu'à Warren, point où atteint la marée, que chargés de quatre-vingt tonneaux.

La culture est très-médiocre dans ce pays, quoique les terres soient généralement assez bonnes ; on sème peu de bled, dans l'idée que le climat est trop froid, presque point de maïs, en tout peu de grains ; les terres sont généralement en pâture, et donnent de beaux foins, du trefle naturel, épais et de bonne odeur. A la nonchalance native de presque tous les cultivateurs Américains, se joignent ici, comme obstacles au travail assidu de la culture, 1°. la facilité de la pêche, qui produit une nourriture abondante et suffisante pour l'entretien de la population qu'elle favorise ; 2°. la coupe des arbres qui donnant un produit, petit à la vérité, mais facile, certain, et de tous les jours, dispense du travail de la charrue, dont les produits, plus considérables, sont moins quotidiens, et demandent plus d'efforts ; 3°. la fabrication de la chaux dont le produit assuré et assez grand occupant un grand nombre d'habitans, les détourne du travail de la terre, outre que cette fabrication épuisant leurs forces augmente leurs besoins, et sur-tout leurs dispositions à l'usage immodéré des liqueurs spiritueuses. L'expérience fait voir que les habitans de ces trois classes sont les plus pauvres et les plus endettés, par conséquent, les moins

bons. Il n'est aucune raison pour que cette partie de la province de Main, ne produise pas des grains comme les environs de Kingston, dans le Haut-Canada, dont les terres ne sont pas meilleures, et dont la latitude n'est pas moins septentrionale. La prodigieuse quantité de prairies qui couvrent ce pays, le grand nombre de bétail que l'on peut y entretenir, la longueur des hivers qui forcent à garder les animaux six mois dans la cour, multiplient les fumiers, faciles encore à augmenter par les dépôts de la rivière, les plantes sauvages, etc. etc.; tout cela ouvrirait à la bonne culture de grands moyens, et en assurerait les succès; mais il faut rompre des habitudes, secouer des préjugés et vaincre la nonchalance, ce qui est plus difficile encore. Des exemples longuement répétés peuvent seuls opérer ce grand œuvre.

On m'assure que les habitans établis à 15 ou 20 milles dans les terres sont meilleurs fermiers, et qu'ils récoltent des grains; je le crois aisément. La pêcherie, la fabrication de la chaux, sont comme toutes les autres manufactures, un genre de travail utile à une grande société, très-avantageux pour les riches capitalistes qui savent en profiter, mais presque toujours nuisibles à la solidité du bien-être, et

à la moralité des hommes qui s'y emploient.

Le prix des bœufs dans ces environs est de soixante dollars la paire, les vaches en valent de dix-huit à vingt-deux. Quoique les habitans ne sachent pas ce que c'est que le mérite des races, l'espèce en est généralement assez belle. On les acquiert avec facilité dans ce pays, surtout des settlers pêcheurs, qui sont souvent aux ressources. Le prix du bled est de sept schellings le boisseau ; il vient presque tout de New-Yorck ou de Philadelphie. Celui du maïs est le même ; le seigle vaut six schellings ou un dollar ; il se cultive sur les lieux ; l'avoine deux schell. cinq pences ; l'orge six schell. ; le foin neuf dollars les deux milliers. Les ouvriers se trouvent difficilement sur les lieux ; on s'en procure avec assez facilité des environs de Boston ; ils coûtent dix dollars par mois d'été ; sept par mois d'hiver. Tout ce qui tient au laitage est ici d'une première qualité.

Le thermomètre ne s'est pas élevé cette année à St. George au-dessus de 72 degrés de Farenheit, ou 17 deg. un quart de Réaumur. Il varie à présent de 50 à 55 de Farenheit, c'est-à-dire, de 8 à 10 et demi de Réaumur. Il commence à faire froid et il pleut beaucoup.

Voyage à la rivière de Penobscot et retour.

Les affaires du général Knox l'appelant dans plusieurs points de ses terres, j'ai saisi cette occasion de connaître un peu plus de pays. Nous avons suivi les bords de la baie de *Penobscot;* cette baie et la rivière de ce nom sont regardés comme les points capitaux du commerce fait et à faire dans la province de Main; les bords de la baie du côté ouest, et ceux de la rivière jusqu'à la hauteur de vingt milles, sont les limites de Waldo-patent; ces bords sont tous occupés par des habitans, le plus grand nombre sans titres, de sorte que le véritable propriétaire par les raisons que j'ai dites plus haut, est dans l'impossibilité de disposer de ces portions les plus importantes de ses propriétés, à moins qu'il ne les achette de ceux qui s'en sont emparés. La plus grande amélioration faite par les settlers de tous ces rivages, est l'abattis des bois. C'est même à-peu-près la seule. Les bois près de la baie sont d'une grande valeur, et d'un sûr et prompt débit. Un lot de cent acres assure pour bien des années la subsistance d'une famille; ainsi tandis que dans tous les pays

nouveaux que j'ai parcourus depuis cinq mois, on n'abat les bois que pour faire rapporter la terre, et que les arbres étant à peine brûlés, le terrein est enclos et semé, ici les bois sont déjà une richesse, et dès qu'ils sont à bas on retire de la plupart des terres un bon produit en treffle naturel qui croît par-tout, et pousse avec abondance au milieu des troncs et des arbres abattus laissés sur place; ce trefle nourrit quelques moutons et quelques bestiaux, que le propriétaire laisse courir dans les abatis; une clôture en préserve le petit jardin, le petit champ de pommes de terre cultivé autour de sa maison; et ce sont les seules parties encloses de la propriété.

Telle est la manière générale du pays qui a peu d'exceptions, mais qui cependant en a quelques-unes; presque toutes ces terres sont bonnes, et meilleures qu'autour de la rivière St. George; il arrive souvent que le possesseur sans titre après avoir coupé dans un lot ce qu'il y a de beau bois, ou de plus facile à mener au rivage, le vend et va s'établir sans un meilleur titre sur un autre lot encore vierge, qu'il exploite de la même manière. L'acquéreur n'offre pas un haut prix de cette terre, qu'il sait lui être vendue sans titre valable, mais il espère être confirmé dans

sa possession par le général Knox en lui payant quelques sommes, qui ajoutées à celle donnée à l'usurpateur qui l'abandonne, ne la porte pas encore à sa véritable valeur ; ou bien il compte la vendre plus cher que son prix d'achat, si le général veut par quelques raisons particulières avoir la terre dans sa possession ; ces calculs sont rarement faux.

La vue de la baie de Penobscot est une des plus agréables vues de mer que l'on puisse avoir ; cette baie est immense, peuplée d'une quantité prodigieuse d'îles de toute grandeur, habitées et cultivées pour la plûpart. Il est rare de ne pas voir à la fois plusieurs vaisseaux traversant la baie, ou passant à son ouverture.

Notre première station a été à *Camden*, appelée par les Indiens, et souvent encore par les habitans du pays, *Myganticok ;* le squire *Glavery*, chez qui nous nous sommes arrêtés, est un de ces possesseurs sans titres dont la justice prononcerait l'évincement, mais dont des circonstances particulières porteront le général Knox à légaliser l'usurpation moyennant quelques schellings par acre qu'il se fera payer. Il est établi sur une anse à l'embouchure d'une petite rivière ; il occupe les deux côtés de cette anse, y a bâti deux

moulins, et il fait beaucoup d'argent de tous ces moyens, que son industrie a réunis sur un terrein qu'il sait bien ne pas lui appartenir. Il construit à présent une goëlette de cent-vingt tonneaux, qui, prête à mettre en mer, lui coûtera trente dollars le tonneau; il a un store, et il est le seul habitant du voisinage qui fasse quelque commerce, quoique celui qu'il fait soit jusqu'ici sur une très-petite échelle.

La rivière de *Camden* est difficilement navigable pour les bateaux, jusqu'à un grand étang, distant de près de trois milles de son embouchure; quelques dépenses feraient disparaître les difficultés qui se trouvent entre l'étang et la baye, et rendraient même la navigation praticable encore quelques milles plus haut, mais jamais assez pour être d'un grand avantage. Il est vraisemblable cependant que quand ce pays sera plus habité, ce qui est jugé aujourd'hui impossible, ne sera trouvé que difficile, et que la navigation s'étendant beaucoup plus haut, procurera les débouchés nécessaires à une bien plus grande prospérité des habitans.

L'Anse un peu considérable la plus prochaine de Camden, est celle de *Dugtrap;* nous nous y sommes arrêtés. Le capitaine *Alma,* qui en occupe les deux bords, y est

établi depuis sept à huit ans, par la permission du général. Son frère et lui ont servi comme officiers dans l'armée, et ils étaient l'un et l'autre sans un dollar de propriété ou même d'espérance quand ils sont venus sur cette terre alors inhabitée. Aujourd'hui ils sont marchands, propriétaires de terres acquises, propriétaires de vaisseaux, et sûrement d'une fortune déjà bonne, et que leur âge donne à leur industrie le tems d'accroître encore considérablement. L'intelligence et l'activité de ces deux frères ne s'est pas encore tournée vers l'amélioration de leurs terres; elles sont sans aucune culture comme celles de presque toute la baie; l'herbe naturelle qui croît dans les terres découvertes, fournit assez de foin pour nourrir pendant l'hiver le peu de bestiaux qu'ils ont. Leurs intérêts sont communs en toute chose, quoique demeurant dans deux maisons différentes; le capitaine Alma que nous avons vu reste en Amérique, y fait les affaires de la société, et le frère fait sur leur vaisseau les voyages d'Angleterre, des Antilles, et le cabotage. Il est à présent à Liverpool, avec un chargement de bois, qui leur a coûté six cens dollars, et qui, d'après les prix connus de Liverpool, doit être vendu environ six mille quatre cents dollars. Indépendam-

ment du commerce extérieur auquel les frères Alma se livrent de préférence au cabotage, ils font encore celui de la pêcherie, celui de la construction des vaisseaux, et sans doute celui de la spéculation sur les terres, à laquelle se livrent tous les habitans de la province de Main, qui en ont la facilité, et les Alma l'ont plus que tout autre, ayant dans une assez grande étendue, la confiance du général Knox, propriétaire légal de toutes les terres du pays.

J'ai su du capitaine Alma et de quelques autres habitans dont les réponses ont été conformes aux siennes, 1°. que le prix de la construction des vaisseaux d'une plus haute proportion, en raison des plus gros échantillons de bois à employer, était à Dugtrap de quarante dollars par tonneau, pour un bâtiment au-dessus de deux cents, et de vingt à trente dollars pour les bâtimens d'un moins grand tonnage. 2°. Que le prix de la main-d'œuvre était un dollar et demi pour le maître charpentier, un dollar pour les autres; les uns et les autres nourris. 3°. Que la pêche des côtes, telle qu'elle se pratique par presque tous les marchands de cette baie, est faite sur des bâtimens de quinze à dix-huit tonneaux, le capitaine fourni par le propriétaire

de lignes, de cordes, de nourriture, même de café, et ayant moitié profit dans la pêche. Le poisson se sèche aux Fox-Islands, à l'entrée de la baie de Penobscot, et le seizième en est laissé à l'homme qui veille à cette opération; cette pêche, dans le courant de l'été, donne soixante dollars de profit au propriétaire du bâtiment, dont le prix est de cent cinquante dollars; cette pêche est indépendante de celle du saumon, qui abonde dans cette baie au commencement de l'été; la morue est presqu'entièrement achetée par les settlers des pays de derrière, qui la paient cinq dollars le barril; ce qui n'est pas ainsi vendu, est envoyé dans les Antilles, par des marchands qui réunissent la pêche de plusieurs de ceux qui y envoient. 4°. Que le commerce à l'étranger est jugé de plus du double plus profitable que le cabotage. 5°. Que le prix des bois de toute espèce ne s'éloigne pas de ceux des bois de la rivière St.-George; la rareté ou l'abondance des diverses espèces dans ces deux pays, faisant seule la différence.

Dans cette partie de la province de Main, on emploie dans la construction des bâtimens pour les arcboutans qui soutiennent le pont, des racines de *spruce*, qui avec le reste du tronc auquel elles tiennent, font des jambes

de force d'un seul morceau, et remplacent économiquement et suffisamment pour la solidité, les pièces de chêne que l'on y emploie dans les autres pays. C'est depuis trois ans seulement que cet usage s'établit dans les constructions de cette baie ; les constructeurs disent que c'est pour l'avantage de la construction ; je crois que le défaut de chêne, ou au moins l'économie de ce bois précieux, en est le motif principal. On assure cependant ici que réellement ce bois de spruce ainsi employé, est d'une grande solidité ; si cela est, on joint à l'économie du chêne l'avantage de tirer un grand parti d'une espèce de bois qui, jusqu'à présent, n'avait été d'aucun usage, et qu'on laissait pourrir en terre. Il nous a été dit, comme preuve de la grande solidité de ce bois, que des troncs coupés depuis dix ans, et placés par le hasard de leur position à l'abri du soleil, ont été trouvés aussi sains que le jour où les arbres avaient été abattus.

Souvent aussi les planches du fond du bâtiment jusqu'à la flottaison, au lieu d'être de chêne, sont de bois de hêtre ou de bouleau noir, qui a la même pesanteur que le hêtre, et qui est autant estimé. Les quilles sont de hêtre ou d'érable à sucre, ou d'un autre érable connu sous le nom de *rockmaple*. La différence

du prix de ces arbres employés, ou en pièces ou en planches, à celui du chêne, est d'un cinquième meilleur marché. Par chêne, on entend le chêne gris, car le chêne rouge n'est estimé pour rien dans les constructions, et le chêne blanc, le meilleur de tous, ne croît pas dans ce pays. Les constructeurs assurent encore que la qualité saccharine des bois de hêtre, du bouleau noir et de l'érable, est utile à la conservation des fers, que la qualité saline des chênes attaque; c'est dans cette intention qu'au lieu de saturer de sel les bois verds employés à la construction des vaisseaux, ainsi qu'il se pratique dans presque tous les chantiers de l'Amérique, on préfère ici de les imprégner d'huile par deux couches épaisses. Mais comme cette huile, fruit de leur pêche, est encore d'un cinquième meilleur marché que le sel, il est permis de douter que tous ces grands motifs, dont on appuie dans ces parages ce nouveau systême, ait un autre fondement réel que celui de l'économie; l'expérience prononcera. En attendant, les bâtimens ainsi construits se vendent dans tous les ports d'Amérique aussi chers que ceux construits autrement il y a trois ou quatre ans, et donnent un grand profit aux hommes qui se livrent à ce genre de commerce. Cette branche est

encore bien loin d'être aussi étendue dans ce pays qu'elle pourrait l'être. Le peu de capitaux des habitans actuels de la province de Main, au moins de la partie que j'ai parcourue jusqu'ici, en est la cause unique ; en considérant même cette pauvreté, on est étonné qu'il s'en construise un aussi grand nombre.

Un petit creek navigable seulement à un mille au-dessus de son embouchure, et pour de petits bateaux, se jette dans l'anse de Dugtrap, et fait mouvoir un médiocre moulin à scie appartenant à MM. Alma. Je n'ai pas été peu surpris de voir auprès de ces moulins de longues pièces de bois sciées à main d'hommes. C'est l'usage dans tout ce pays, et cet usage prouve lui seul l'imperfection des moulins. Indépendamment de MM. Alma, il y a encore à Dugtrap deux à trois marchands qui font le cabotage, à la vérité petitement.

Les bœufs se vendent ici soixante-dix dollars la paire, les vaches vingt-huit, les moutons dix à douze schellings, et s'achètent des settlers que le besoin force à vendre ; l'espèce des bestiaux est médiocre ; on tire à un prix beaucoup plus bas de *Marthe-wine-island*, sur les côtes de Massachussets des moutons, qui, quoique d'une petite espèce, donnent une race élevée quand ils sont depuis un an dans la province de Main.

Après avoir très-mal soupé et avoir été plus mal couchés encore chez le capitaine Alma, qui, tout riche qu'il est, n'a dans l'indigne log-house qu'il habite, ni pain, ni rhum, ni sucre, et moins encore de viande ; nous avons continué notre route par des chemins très-mauvais, moins mauvais cependant que ceux du Genessée ; nous sommes arrivés à *Little-river*, autre petite anse, dont la rivière qui lui donne son nom est aussi peu navigable que celle de Dugtrap, et fait aussi tourner un mauvais moulin à scie. Quelques settlers sont réunis autour de cette anse ; ils sont presque tous possesseurs d'un petit bâtiment pêcheur, que la plupart d'entre eux conduisent eux-mêmes ou font conduire à la pêche par leurs enfans. Ils font sécher sur leur propre rivage les poissons qu'ils prennent. Leur terre est, comme toutes les autres, dans une entière nullité de culture. Le bord des côtes est garni de ces petits pêcheurs, toujours misérablement logés, misérablement vêtus, et vivant misérablement.

Le township de *Belfast* joignant à celui de *Little-river*, est un peu mieux habité que les autres ; les maisons y sont meilleures, quelques-unes sont peintes, les terres y sont un peu en meilleur état. Ce township a été vendu

il y a environ trente ans par la famille Waldo, et l'état infiniment meilleur dans lequel il est, peut faire croire que la possession précaire où sont les habitans des autres townships, est une des raisons à joindre à celle du genre de leur occupation, pour expliquer l'état d'abandon où sont les terres qu'ils tiennent dans leurs mains. Une rivière large de près d'un mille à son embouchure, mais navigable seulement à trois milles plus haut, tombe dans une anse plus étendue qu'aucune des précédentes. On passe cette rivière à un point dont l'abord est difficile ; le bateau dans lequel on la traverse est très-petit, très-mauvais pour les chevaux ; nous l'avons attendu une heure, et nous nous sommes trouvés heureux d'arriver à l'autre bord, le vent étant assez élevé, la mer houleuse, nos chevaux peu tranquilles; les deux autres avaient passé à la nage avec le nègre du général. Tout ce que nous avons vu des rivages de cette rivière bordée de montagnes assez hautes, est défriché, sans aucun reste de troncs ni d'arbres morts, et m'a semblé garni de bonnes prairies, qu'à la vérité je n'ai vu que de loin ; le township de Belfast a une église, ce qui est rare, sinon unique dans cette partie de Waldopatent ; les routes y sont meilleures, d'abord par la nature du sol, mais

aussi les parties qui ont besoin de réparation y sont mieux entretenues que dans les autres.

Il est assez remarquable que dans presque toute la province de Main les rivières ou creeks coulent tous perpendiculairement à la mer dans un cours plus ou moins prolongé, sans recevoir dans ce cours d'autres eaux. Cette vérité générale a quelques exceptions, comme les rivières de *Kennebech*, de *Penobscot*, de *l'Union*, mais je crois aucune autre.

Nous nous sommes arrêtés le soir chez *Nicholson*, fermier à réputation dans le pays ; il est établi depuis trente-quatre ans dans *Prospect*, township qui joint celui de Belfast toujours sur la côte. Il a près de quatre-vingts acres d'abattus, et seulement cinq sont dans un état de culture supportable ; cette culture est une prairie labourée, semée, et tenue dans un assez bon ordre. Mais il a coupé cet hiver cent cinquante cordes de bois, cent ou deux cents gros arbres ; ses enfans lui ont rapporté une dixaine de barrils de morue ou de saumon, et ses filles filent la laine de ses moutons, et font des habits pour toute la famille ; elles font même avec les peaux des bœufs qu'on tue pour vendre, des souliers pour tout ce qui la compose. Il est donc très-content de son sort, quoiqu'encroûté de tous

les

les préjugés des vieux et ignorans laboureurs de la province de Main ; et l'on ne peut pas dire pis. Il pense que le bled ne peut pas venir dans son canton, que le seigle et l'orge y viennent même avec peine, et en conséquence il ne cultive de seigle et de maïs que ce qu'il en faut pour faire une espèce de pain humide, nourriture commune des habitans du pays, mais que dans tout autre on se ferait presque scrupule de donner aux chiens. Sur cette immensité de terres dépouillées d'arbres, il n'a que vingt têtes de bétail, bœufs, vaches et veaux, et vingt à vingt-cinq moutons. Chacun de ces cinq acres en bon pré lui donne plus de six milliers de foin, qui joints à ce qu'il fauche de trefle naturel, fournissent plus que n'en exige la nourriture de ses bestiaux et de ses moutons, qu'il faut garder à l'étable au moins six mois de l'année. Il fume quelques acres de pommes de terre qui lui en ont quelquefois donné quatre cents boisseaux chaque, et qui dans les médiocres années comme celle-ci, lui en rendent au moins deux cents cinquante ; ces pommes de terre se vendent facilement dans toute la province de Main un schelling et demi à deux schellings le boisseau.

Sa terre est excellente ; ses moutons, dont

il pourrait nourrir un nombre dix fois plus grand, et dont il ne cherche pas à augmenter la quantité, sont beaux, et lui donnent des toisons d'une bonne laine, dont le poids commun est de six livres. Ce qu'il n'en consomme pas pour l'usage de sa famille, se vend un schelling la livre, et se vendrait le même prix quand la laine seroit moins bonne. D'ailleurs, on ne conçoit pas ce qui peut donner à ce vieux Nicholson la réputation d'un bon fermier. Il ne me semble distingué en rien parmi les autres, si ce n'est parce qu'au lieu de tenir un lot de cent acres, il en tient deux ou trois, sans avoir plus payé que les autres pour leur possession, dont il use si mal.

On ne construit pas de vaisseaux dans le township Prospect, mais seulement quelques-unes de ces chaloupes renforcées, qui vont à la pêche.

L'occupation générale du pays est de couper du bois; un bon ouvrier en coupe deux cordes par jour, quelques-uns même en coupent trois. Elles se vendent communément sept schellings. On paye un tiers de leur valeur pour les faire mener au rivage, quand on ne les y mène pas soi-même: un settler, qui n'a pas de bœufs, gagne donc net neuf à dix schellings par jour; il en gagne quatorze,

quand il conduit son bois lui-même ; en voilà suffisamment pour expliquer leur incurie, la négligence qu'ils portent dans la culture de leurs terres, quelque sérieusement désavantageuse qu'elle soit à leurs intérêts bien entendus.

Un propriétaire, qui ne coupe, ni ne conduit lui-même son bois, donne deux schellings par corde pour le couper, deux pour le conduire au rivage ; il a donc un demi dollar par corde : l'acre bien fourni est estimé contenir soixante cordes ; c'est donc à peu près trente dollars de valeur de bois par acre qu'il met en poche : et cette information ne seroit pas sans utilité pour ceux qui songeraient à acheter des terres dans la province de Main. La rareté des bois aux environs de Boston, et tout le long des côtes, qui devient annuellement plus grande, doit augmenter successivement encore la valeur de ces bois.

Notre première station, après avoir quitté les Nicholson, a été à *Brigadier's-island* ; cette île, faisant partie de Waldopatent, comme toutes celles qui ne sont pas éloignées de plus de trois milles du rivage, qui borde ses limites, étoit aussi occupée par sept familles, qui s'étoient partagé les huit à neuf cents acres qui la composent. Ces familles

ont abattu les bois de tous les bords de l'île, et usé de ceux de l'intérieur, selon leurs besoins ou leur commodité. La possession entière de cette île convenant aux projets du général Knox, il a fallu traiter avec les occupans, et il lui en coûte 3,000 dollars, soit en terres plus reculées, soit en argent, pour faire abandonner le terrein à ces sept familles, qui doivent en sortir dans le courant de l'automne actuel.

Cette île, qui tient au continent par une langue de terre de cent toises, découverte à haute marée, est un terrein excellent pour élever des bestiaux, des moutons, et répondre avantageusement à tous les soins d'une agriculture bien entendue; les pierres qu'on trouve à sa surface, donnent lieu de croire qu'elle renferme des carrières de marbre et d'ardoise, et du fer. Sa position la rend d'ailleurs intéressante pour toutes les vues de commerce dont cette baye est susceptible; elle a aussi pour le général Knox l'intérêt particulier de se trouver placée presqu'au centre de ses possessions; il projette de la faire entièrement défricher, d'y tenir un grand nombre de moutons, d'en faire une propriété agréable et utile, et d'y venir passer tous les ans un mois avec sa famille, dans une maison qu'il fait

construire ; il compte par sa résidence, accélérer la rentrée de beaucoup de fonds qui lui sont dus pour les terres de ces environs qu'il consent à laisser aux usurpateurs, moyennant un prix très-inférieur à leur valeur, et aussi empêcher les prévarications ultérieures.

M. *Griffin*, un des habitans actuels de cette île, construit à présent une goëlette de quatre-vingt-cinq tonneaux, qu'il destine au cabotage. Ce bâtiment lui coûte, prêt à mettre en mer, 2450 dollars, c'est-à-dire trente dollars le tonneau ; il a acheté presque tous les bois dans la rivière de Penobscot ; Brigadier's-island n'en fournissant pas d'assez gros pour les fortes pièces du bâtiment.

Le township *Krankford* était le dernier des points de Waldopatent, que le général Knox était dans l'intention de visiter. Nous nous sommes arrêtés chez un vieux fermier, qu'on appelle le colonel *Shulz*. Il possède, avec la permission du général, trois lots sur le bord du *Penobscot-river*, à dix milles de son embouchure.

Quoique très-mauvais fermier, il dément, par sa culture ; ou peut-être il justifie les préjugés contre le bled ; car il en sème quelques arpens, qui lui donnent communément une récolte de quinze boisseaux par acre. Celle de

cette année est infectée de rouille; les grains sont petits, gris et vuides, et ne rendront pas la dixième partie de la farine accoutumée. Il récolte aussi de très-bon maïs, une vingtaine de boisseaux par acre; cependant il laboure mal, il fume peu, et choisit mal la nature et l'exposition de son terrein pour cultiver du grain. Ses champs de pommes de terre lui donnent le même produit que ceux de Nicholson. Il est depuis vingt-huit ans, établi sur cette ferme, et sur les trois cents arpens, qui composent ces trois lots, vingt-cinq n'en sont pas en réelle production.

La pêche de la morue est peu suivie dans la rivière de Penobscot, et même au fond de la baie. La pêche du saumon occupe tous les habitans pendant les mois de juin et de juillet. On le harponne souvent, mais plus habituellement on tend les filets dans lesquels il se prend quand la marée descend. Les habitans dans les lots desquels il se trouve une petite pointe de terre qui s'avance, ont un grand avantage dans cette pêche; elle produit communément à chaque famille, de dix à soixante barrils de saumon, du poids de deux cents livres, qui se vendent huit dollars le barril. Les bords de Brigadier's-island sont renommés pour cette pêche. Depuis quelques

années, elle diminue beaucoup, et elle a moins produit cette année que jamais. On accuse de cette diminution les Indiens qui demeurent à cent milles, au haut de la rivière de Penobscot. Ils pêchent dans tous les tems, et tous les jours de l'année, conséquemment ils empêchent la multiplication ; tandis que la pêche du saumon, est, par la loi, bornée, pour les Américains, à deux mois, et qu'elle est prohibée le dimanche, pour favoriser son accroissement.

Ces Indiens sont réunis le long de la rivière dans un village, assez bien bâti. Ils vivent à peu-près comme les autres Indiens, mais sont un peu plus civilisés. C'est une des tribus que, lorsque le Canada appartenait à la France, les missionnaires français ont à peu-près converti ou cru convertir à la religion catholique. Depuis que cette partie du pays a passé successivement dans les mains des Anglais et des Américains, la religion catholique continue d'être prêchée à ces Indiens, aux frais du gouvernement ; et aujourd'hui un prêtre français est au milieu d'eux, leur démontrant l'*évidence de la transubstantiation,* et ne leur enseignant ni le devoir et les avantages de la sobriété, ni les principes et l'importance de la culture, ni la convenance

de ne pas détruire, sans profit pour eux, une pêcherie qui fait la substance et la richesse d'un pays aussi étendu. Ces Indiens rassemblent un assez grand nombre de peaux de renards, de castors, de loutres, de rats musqués, et les vendent à quelques marchands de la rivière, qui, à la faveur de l'échange en rhum, les acquièrent à très-bas prix.

La rivière de Penobscot est navigable pour les vaisseaux jusqu'à la tête de la marée, c'est-à-dire jusqu'à trente milles de son embouchure, et en bateau, cent milles plus haut encore. Elle arrose dans ce trajet les plus belles terres garnies des plus beaux bois, et reçoit un grand nombre de creeks tous susceptibles de faire tourner plusieurs moulins. Ses bords sont *settlés* contiguement jusqu'à la tête de la marée, et le sont encore de distance en distance, jusqu'à la réserve des Indiens.

Vingt vaisseaux seulement jusqu'ici appartiennent à cette rivière : deux seuls d'entre eux font le commerce d'Europe, et sont la propriété d'un marchand (*M. Fréat*) qui, ayant sa demeure principale à la tête de la marée, a établi plusieurs stores le long de la rivière, et a fait, depuis dix ans qu'il est dans le pays, une fortune considérable.

Les autres font le commerce des côtes, et celui des colonies dans le tems de l'année où le premier est impraticable. Tous les renseignemens que j'ai pris me font croire que les bois de toute nature sont à meilleur marché ici que dans les autres parties de la province de Main que j'ai parcourues. Le prix d'un bâtiment prêt à aller en mer, y est de 26 dollars deux tiers le tonneau; on en bâtit seulement cette année cinq dans cette rivière. Le défaut de capitaux est la seule raison sans doute de ce petit nombre de constructions. Il est vrai qu'elles sont plus chères à présent à cause de la guerre d'Europe, qu'elles ne l'ont encore été, mais les années passées où elles coûtaient moins, le nombre n'en était pas plus considérable.

Tout ce pays depuis Belfast, est dans le comté d'*Hancock*, dont la plus grande partie n'est pas encore habitée, et dont la population totale n'excède pas encore 10,000 habitans, sur une surface de 11,400 milles quarrés. Penobscot en est la ville principale.

Whasington, autre comté plus septentrional encore, et qui joint aux possessions anglaises, sur une surface beaucoup plus étendue, n'a pas trois mille habitans.

Les exportations de Penobscot, jusqu'ici ap-

pelée du nom indien *Bagadus*, sont peu considérables. Leur valeur estimée, a été en 1791 (*), de 10,854 dollars ; en 1792, de 8,315 ; en 1793, de 19,327 ; en 1794, de 5,825 ; en 1795, de 4,949.

C'est avec raison, je crois, qu'on regarde la rivière de Penobscot comme le point le plus favorable au commerce dont la province de Main est susceptible ; mais on peut dire, en général, que ce pays est très-propre pour faire acquérir de grandes fortunes à toute compagnie, ou à tout homme qui apportant un capital de quelque valeur, saurait l'employer dans une suite d'opérations de défrichemens et de commerce de plusieurs espèces. Il aurait plusieurs vaisseaux, qui lui rendant plus profitables les bois qu'il couperait sur ses terres, ne resteraient jamais un jour sans être employés ; ses moulins à scie donneraient encore à ces bois plus de valeur, et il ne tarderait pas à reconnaître que les moulins actuels sont susceptibles d'un perfectionnement qui rendra leur puissance plus grande, et qui étendra leur emploi à plusieurs usages, auxquels personne n'a songé encore, tels que la fabrication des

---

(*) Les années pour le compte des douanes commencent et finissent au premier octobre.

essentes ou bardeaux, le broyage des écorces de spruces portées aujourd'hui en nature à Boston; où elles sont mises en poudre pour l'usage des tanneurs, etc., etc. Ses vaisseaux, en hiver, porteraient aux colonies des mulets et chevaux qu'il éleverait, et qui se multiplieraient promptement, si l'exemple et un sûr débit en exitaient la propagation. Le poisson salé qu'il pourrait faire pêcher par d'autres vaisseaux qui lui appartiendraient, ou qu'il acheterrait, serait encore envoyé utilement aux îles, qu'il pourrait fournir aussi des bœufs dont les pâturages de cette province entretiendront une grande abondance, et des grains qui ne peuvent manquer d'être avantageusement cultivés, quand l'agriculture sera un peu encouragée; pendant ce tems, il mettrait en bon ordre et en bonne valeur les terres qu'il aurait débarassées de leurs bois, et de tous ces produits, il se ferait un revenu considérable, sûr, et de bon exemple. Enfin, ayant pour base de tous ses travaux un ou plusieurs stores qui, dans ces nouveaux pays, sont, comme je crois l'avoir déjà dit plusieurs fois, un produit immense pour tous ceux qui emploient beaucoup d'ouvriers, un tel homme ou une telle compagnie ferait une fortune considérable, rapide, et la ferait en enrichissant

tout ce qui l'entourerait, tout ce qu'il mettrait en mouvement : les circonstances, son industrie, fourniraient encore à son activité beaucoup d'autres moyens de multiplier ses succès.

Les dépenses qui décuplent le bénéfice d'un grand propriétaire de terres, en comparaison du profit de celui qui les garde pour attendre du tems l'élévation naturelle de leur prix, sont plus nécessaires à la province de Main qu'ailleurs. Les émigrations ne s'y portent pas naturellement, leur cours naturel est vers le Genessée, les derrières de la Pensylvanie, le Kentuky, toujours à l'Ouest, parce que le climat est plus doux, les terres meilleures et à meilleur marché. La comparaison de la population du Genessée, par exemple, qui était encore il y a dix ans dans les mains des Indiens, et de celle de la province de Main, dont beaucoup de parties sont établies depuis cent ans, est une preuve indubitable de cette vérité, qui doit guider la conduite de tout grand propriétaire de terres dans cette province : car quoiqu'elle ait bien quelques espérances fondées à recevoir quelque chose de l'excès de la population de l'État de Massachussetts, dont la similitude des manières et du gouvernement peuvent diriger de ce côté l'émigration, il s'en faut beaucoup que ce qu'on peut espérer

d'habitans de cette partie puisse peupler les forêts de la province de Main, de manière à y attirer l'activité et l'industrie nécessaires pour augmenter beaucoup la valeur des terres, et pour servir ainsi l'intérêt du propriétaire et celui du pays.

Les bras s'y trouvent dans quelques parties avec assez de facilité, et pour les travaux de quelque durée on s'en procure aisément comme je l'ai dit des derrières de Boston.

Le pays d'ailleurs, quoique plus froid que les grands propriétaires de ces terres ne veulent en convenir, est sain. Il est un peu plus sujet aux pluies et aux brumes que les parties d'Amérique plus méridionales ; et il peut être vrai que le voisinage de la mer rende les terres de la province de Main situées près ses bords moins propres à porter du bled, qui réellement est plus sujet à la rouille le long des côtes que dans les terres plus reculées ; mais le maïs s'y cultive avec avantage, et les prairies pour peu qu'on leur donne quelques soins sont d'un grand et sûr produit.

Le climat de la province de Main est généralement beau. Les vieillards de quatre-vingt à quatre-vingt-dix ans n'y sont pas rares ; mais il est habité jusqu'ici misérablement, au moins pour la partie que j'ai parcourue avec

le général Knox. Aux frères Alma près, nous n'avons pas rencontré un seul homme que l'on puisse dire intelligent avec quelque distinction ; presque tous sont pauvres, ou vivant comme s'ils l'étaient au dernier degré. Vilaines et basses maisons par-tout, saleté par-tout, pas même de farine de seigle ; jamais d'autre viande fraîche, même chez les habitans les plus aisés, que de l'agneau tué autant pour empêcher l'augmentation du troupeau, que pour avoir la satifaction de le manger. Enfin cette partie de la province de Main est celle de toute l'Amériqne où j'ai trouvé encore moins de ressources, et c'est tout dire, car ceux qui ont lu le journal jusqu'ici, savent qu'il y a des lieux où j'en ai trouvé bien peu.

La boisson commune du pays est comme dans presque toute l'Amérique le *grog*, c'est à-dire de l'eau et du rhum ou du whiskey. On en fait bien aussi avec de l'eau-de-vie de genièvre ou de l'eau-de-vie de vin, mais non pas dans ces pays reculés.

On y boit encore une sorte de bierre faite avec une décoction de jeunes branches de spruce ou épinette noire, à laquelle on joint une certaine quantité de mélasse, ou plus souvent de sucre d'érable.

On fabrique une autre bierre à peu-près semblable, en faisant bouillir de jeunes branches de bouleau, au lieu de celles de spruce.

Ces deux boissons sont très-communes dans le Canada et dans le Massachussets, et se trouvent même quelquefois sur les bonnes tables : c'est, selon moi, une désagréable boisson.

Tous les settlers sur le Waldopatent sont, comme je l'ai dit, à ceux près de quelques townships, sans aucun titre de propriété : ils sont cependant de deux espèces ; les uns établis avec la permission du général ou de ses préposés qui ont remis à un tems ultérieur à convenir du prix de vente, les autres établis sans aucune permission. Quoique la première manière de posséder donne plus de titre que l'autre, la grande quantité de ceux qui possèdent de la dernière manière est telle, qu'ils se trouvent dans la même position que les premiers. Tous conviennent qu'ils doivent payer, offrent des intérêts, mais aucun ne propose ni argent comptant, ni époque pour en donner. Il faut au Général un plan bien fait, une grande constance, une extrême patience pour se tirer de toutes ces difficultés.

Prix des bois de la province de Main.

J'ai pensé que le tableau indiqué ici des prix des bois diversement façonnés dans plusieurs endroits de la province ne serait pas sans intérêt, à causede leur élévation actuelle qui changera tous les ans en augmentation progressive au prix de l'époque présente.

J'y ai joint celui de quelques denrées, pour completter autant que possible l'état des produits de ce district, et pour donner un point de comparaison avec ce qu'ils pourront être par la suite.

C'est aussi dans la même intention que j'ai recueilli, et que je publie le résultat détaillé d'un voyage fait récemment en Angleterre par une goëlette sur laquelle nous sommes montés pour revenir de chez le colonel Shulz au travers de la baie.

Prix des bois de la province de Main, *en septembre* 1795.

		Warren.	Miganticok.	Dugtrap.	Penobscot river	Wiscasset.	Brunswick.	Portland.
(1) Boards.....	Le millier de p.ds pins..	40 sch.	36 schel.	36 sch.	36 schell.	36 sch.	36 sch.	45 sch.
	chêne.	60 sch.	60 schel.	54 sch.	....	66 sch.	66 sch.	90 sch.
(2) Plancks.....	*Idem*.......... pins..	80 sch.	72 schel.	12 dol.	72 schell.	72 sch.	72 sch.	90 sch.
	chêne.	25 dol.	20 doll.	20 dol.	20 doll.	132 sch.	132 sch.	180 sch.
(3) Essentes. ...	Le millier	12 dol.	10 doll.	12 dol.	12 doll.	12 doll.	12 doll.	12 doll.
(4) Clawboards.	Le millier de pieds......	14 dol.	....	10 dol.	10 doll.	10 à 12 p.	12 doll.	....
(5) Clearboards.	*Idem*...............	....	....	9 dol.	....	11 à 12 p.	12 doll.	11 à 12 p.
(6) Madrier.....	Le tonneau...... pins..	....	....	12 sch.	....	11 sch.	18 sch.	24 sch.
	chêne.	12 sch.	18 schel.	18 sch.	10 schell.	14 sch.	24 sch.	....
Mâts	de 24 à 22 pouces le pd.	4 sch.	....	....	3 schell.	5 sch.	....	....
	de 22 à 18...... le pd.	3 sch.	2 sch. 6 p.	....	....	4 sch.	....	....
(7) Douves	Le millier..............	10 dol.	8 doll.	7 dol.	4 schell.	10 doll.	....	10 doll.
Autres productions. Chaux.	Barrils de 50 gallons.....	10 sch.	....	....	....	....	....	....
Foin..	Les deux milliers........	9 dol.	6 doll.	8 dol.	6 doll.	8 doll.	8 doll.	8 doll.
Orge..	....	....	....	....	....	4 sc. 6 p.	....	....

(1) Les *boards* sont des planches d'un pouce d'épaisseur, de 11 pouces de large.
(2) Les *plancks* ont le double d'épaisseur.
(3) Les *essentes* sont de pin ou de frêne.

Le bois à brûler se vend généralement un dollard la corde.

(4) Les *clawboards* sont des planches de pin longues de 4 pieds, larges de 4 pouces. Elles servent à revêtir en dehors les maisons en menuiseries (frames-houses).
(5) Les *clearboards* sont des planches sans nœuds.
(6) Le tonneau de madrier est de 40 pieds de long sur un pied d'épaisseur. Quand l'épaisseur est moins grande, la longueur en dédommage.
(7) Les *douves* sont de chêne ; dans la rivière de *Penobscot* elles sont de frêne.

Résultat du voyage du Schooner *le Dolphin de* Cushing, *province de* Main, *du port de* 122 *tonneaux, capitaine* Buyenton, *fait en mai, juin et juillet* 1795, *trois mois moins cinq jours, de Camden à Liverpool, et de Liverpool à Boston.*

Dépenses du marchand.

Fret du vaisseau, à un dollar et demi par tonneau.............	440 dol.	978 dol.
Gages pour le voyage du capitaine.	166.	
— du maître, à vingt dollars par mois......................	60.	
— de quatre matelots, à dix-huit dollars.....................	192.	
Nourriture de l'équipage.........	120.	
Achat de la cargaison à Camden, cent tonneaux bois de chêne, à trois dollars le tonneau........	300.	424.
Quatorze milliers douves de chêne, à huit dollars le millier.........	112.	
Deux milliers pieds de planches, à six dollars le millier..........	12.	
Droits payés en Angleterre.......	225.	381.
Dépenses accidentelles...........	156.	
Achat de cargaison en Angleterre, quatre cent vingt tonneaux de sel, à trois schell. quatre pences sterl.	331.	345.
Deux cent soixante-douze boisseaux de charbon, à trois pences sterl.	14.	
Droits sur le sel à Boston..................		420.
Total.....		2548 dol.

Recette du marchand.

Vente à Liverpool.

Quatre mille pieds ou cent tonneaux bois de chêne, à trois dollars le pied ou vingt doll. le tonneau..	2000 dol.	2720 dol.
Quatorze milliers douves de chêne, à quarante-trois dollars........	630.	
Deux milliers pieds de planches, à quarante-cinq dollars..........	90.	

Vente à Boston.

Quatre cent vingt tonneaux de sel, à quatre doll. quatre-vingt-cinq scheil......................	2068.	2164.
Deux cent soixante boisseaux de charbon....................	96.	

Total de la recette.................	4884 dol.
Montant de la dépense ci-contre....	2548.
Profit net pour le marchand..............	2336.

Ce gain considérable n'est pas donné ici comme celui que l'on peut toujours attendre d'une cargaison semblable envoyée en Angleterre ; mais s'il ne donne pas une mesure juste, il doit au moins servir à juger le profit qu'un très-petit déboursé peut procurer dans ce pays, et par conséquent les ressources qu'il présente.

En attendant, je le répète, ce pays est dans l'enfance, dans une enfance rude et assez désagréable. Les impositions, sans y être considérables, le sont beaucoup plus que dans

tous les nouveaux pays que j'ai parcourus. M. Shulz, dont j'ai parlé, paie vingt dollars. Dans ces impositions est comprise une taxe pour les écoles, et en général les écoles ne sont pas établies.

Suite des observations sur la province de Main.

Il n'y a dans cette province aucune maison de culte bâtie ailleurs qu'à Belfast et à Penobscot. Cette dernière place est regardée comme la seule ville de cette partie de la province de Main, et cette ville est composée d'une douzaine de maisons. Quelques ministres affamés courent les townships, prêchent un ou deux sermons qu'on leur paie quatre dollars, et vont le dimanche suivant prêcher ailleurs. C'est dans toute l'Amérique un grand objet d'ambition pour un nouveau township qu'une église bâtie; s'il y joint une bonne taverne, il acquiert une certaine consistance parmi les autres townships qui sont ou qui ne sont pas aussi bien pourvus que lui. L'église, indépendamment de la vanité municipale, est encore désirée par les jeunes personnes des deux sexes; par les jeunes filles sur-tout, qui vont y montrer une toi-

lette soignée pour le pays, et qui y rencontrent leurs amis. Le dimanche, tout plaisir, tout exercice le plus innocent est interdit dans le pays réellement superstitieux de la Nouvelle-Angleterre ; mais on monte à cheval pour aller à l'église ; on sort de chez soi, et ainsi on aime l'église.

Le pays est aussi absolument dépourvu de chirurgiens, au moins d'hommes à qui des connaissances suffisantes méritent ce nom. Les habitans ne sont pas assez multipliés ni assez riches pour entretenir de bons chirurgiens ; cet état, toujours joint à quelqu'autre profession plus utile, n'est donc que secondaire pour celui qui le pratique, et il n'est pratiqué que par des ignorans qui savent à peine saigner. Dans l'État de Massachussetts, est chirurgien qui veut; et l'on peut dire avec vérité que cette faculté, laissée dans une aussi entière étendue, est un tort de la législature qui devrait prendre des mesures pour qu'un homme entièrement inepte ne rendît pas victimes de sa charlatanerie et de son impudence la santé et la vie de ces habitans simples et crédules.

Les affaires du général Knox étant terminées, nous sommes montés dans la goëlette dont j'ai parlé, avec l'espérance d'être quatre heures

après chez le général. Il était dix heures du matin, et le vent était bon, mais il a promptement changé ; il est devenu très-mauvais, le tems a tourné à l'orage, et nous avons cherché un abri. Le lendemain, la marée ne pouvant pas nous mener loin, nous avons été chercher une autre anse à six milles plus près de notre but que la première, mais à quinze milles encore de celle d'où nous devions nous rendre à St.-George. Le tems continuait d'être mauvais le lendemain, et le général qui n'aime pas la mer, a préféré de nous débarquer, assurant que nous trouverions chez le capitaine *Alma* des chevaux qui nous mèneraient promptement à St.-George. Nous étions près de Dugtrap ; arrivés chez le capitaine, d'autres difficultés se sont présentées : il a fallu attendre nos chevaux qui devaient venir avec la poste, car la poste suit le bord du rivage, sur lequel seulement dans cette partie de la province, il y a quelqu'apparence de chemin, parce que c'est la seule partie où il y ait une espèce de continuité de settlemens. Les chevaux qui devaient arriver à midi, ne l'étaient pas à six heures ; il a donc fallu nous arrêter et coucher dans cette sale maison, tandis que le vent devenant favorable, a emmené la goëlette que nous avions

abandonnée, beaucoup plus loin encore que nous n'avions besoin qu'elle allât. Ce désappointement m'a contrarié, car il me reste bien peu de tems pour finir la longue tournée que j'ai encore à faire, et je suis pressé de me mettre en route, mais il faut recourir à la patience. Elle est aisée à trouver quand il s'agit de rester quelques jours de plus avec le général Knox et sa famille.

Départ de chez le général Knox.

Le 3 octobre, vingt-quatre heures après être revenu à St.-George, je me suis mis en route pour Boston par terre. J'ai tant éprouvé de bontés du général Knox et de sa famille, que j'ai senti une véritable peine en me séparant d'eux; ce n'étaient plus pour moi des étrangers, c'étaient, je n'ose pas dire des amis, mais des êtres bons, soigneux avec délicatesse, excellens pour moi, et ce qui est cent fois mieux encore, à qui je paraissais n'être pas indifférent. Mistris Knox gagne extrêmement à être connue; quand on ne l'a vue qu'à Phyladelphie, on ne la croit heureuse qu'entre une table de commerce et une de wisk; quand on la voit quelque tems chez elle à la campagne, on la trouve spirituelle, instruite,

excellente dans tous les rapports, et pleine de mérite; on lui reconnaît une téte vraiment forte. Miss Knox perd à la campagne de son excessive timidité; elle se laisse voir spirituelle, fine et gaie. Pour mistriss Fluker, elle paraît aimable dès le premier jour qu'on la voit, et ne perd rien quand on la voit long-tems. Je ne parle pas du général ; je l'ai déjà dit ; c'est un des plus excellens hommes que l'on puisse connaître ; aimable, gai, et aussi estimable que bon ami et que joyeux compagnon. Je suis parti de cette maison pénétré de reconnaissance ; c'est le seul sentiment vraiment doux qui appartienne à ma position actuelle. Toute la famille jusqu'aux enfans, même les domestiques, ont paru fâchés de me voir partir ; j'ai joui de ce sentiment qui peut-être encore n'est qu'une illusion.

Il n'y a que peu de settlers de St.-George à *Warren*, qui est le township joignant celui de Thomas-town, qu'habite le général; une vingtaine de maisons sont réunies au lieu où la marée cesse; on y trouve deux ou trois moulins à scie, à grain, à foulon, deux à trois stores, deux à trois marchands, mais tout cela sur une très-petite échelle. Là, comme je crois l'avoir dit, la rivière cesse d'être navigable, parce que son cours est

obstrué par une infinité de rochers; c'est là aussi que commence le canal que le général fait construire, qui doit rendre les eaux de cette rivière navigables, pour 60 à 70 milles, canal mal commencé, confié à un étourdi de français qui n'y entend rien, et dont le succès cependant est de la plus grande importance pour la fortune du général et de ses enfans. Les terres sont médiocres dans ce township, et nullement aidées par la culture. Je n'en ai pas vu les derrières, mais tous les propriétaires qui avoisinent la rivière et ont le moyen de couper du bois avec succès, ne pensent pas plus ici que ceux que j'ai vu déjà dans la province de Main, à mettre les terres en valeur.

Waldoborough; Broad-bay; Noble-borough; Newcastle.

Le township voisin est *Waldoborough*. C'est un settlement allemand, établi il y a quarante ans par le brigadier général *Waldo*, qui pendant trois années de suite, a fait venir à ses frais des familles d'Allemagne, et les a dotées chacune de cent acres de terre. Le settlement a parfaitement réussi; ces familles, au nombre de quarante dans le principe, sont au nombre de deux cent cinquante aujourd'hui.

Une cinquantaine d'autres settlers Irlandais, Anglais, Américains, s'y sont réunis; mais il faut qu'ils parlent allemand, c'est la langue commune du township, quoique tous ces allemands estropient l'anglais, et que les jugemens se rendent en anglais; mais on traite les affaires, on cause et on prie Dieu en allemand.

Broad-bay est la partie de la mer qui s'avance dans cette partie de terre; une petite rivière, venant d'une trentaine de milles, se jette dans cette baie; comme presque toutes les rivières du pays, elle n'est pas navigable; les troncs d'arbres, ou jetés séparément, ou mis en radeaux, peuvent arriver de dix à douze milles plus haut, mais pas autrement. La tête de la baie est distante de la mer de dix milles; on y construit trois à quatre vaisseaux par an; huit bâtimens dont trois seulement à trois mats, appartiennent à cette place, et sont presque tous, ou la propriété réelle des marchands de Wiscasset et des autres ports voisins plus considérables, ou employés par eux. Un marchand irlandais, établi à Waldoborough depuis peu d'années, y fait cependant des affaires pour son compte et avec succès. On peut compléter assez promptement un chargement à Waldoborough; les prix y

sont un peu plus élevés que dans la rivière St.-George et dans la baie de Penobscot.

Les maisons sont multipliées sur tous les penchans des montagnes qui avoisinent cette baie, mais elles sont petites et se ressentent de la misère et de la saleté de toutes celles que j'aie vues dans ma dernière excursion. Les terres sont médiocres ; quinze à dix-huit boisseaux de maïs, vingt d'orge, quinze de seigle, sont le produit commun d'un acre, qui en donne assez communément trois cents de pommes de terres. Chaque famille a son petit troupeau de dix à vingt moutons ; la crainte des loups et des ours, que l'on m'assure être assez communs dans le pays, n'empèche pas de laisser errer ces troupeaux dans les bois ; quelquefois ils sont mangés en partie, mais le reste n'en va pas moins au bois le lendemain ; ces accidens d'ailleurs ne sont pas très-fréquens ; il n'y a pas d'exemple que ces animaux aient attaqué même des enfans. J'ai moi-même, dans cette journée, à quelques milles de Waldoborough, vu un ours assez gros traverser le chemin en fuyant ; j'ai pressé mon cheval vers lui, sans cependant sortir de la route, et il a fui plus vîte.

Broad-bay est la ligne de terminaison de Waldopatent, et est le centre de Waldobo-

rough, dont les maisons ne sont un peu rassemblées qu'aux environs de cette baie, mais qui est plus peuplé que les townships précédens. On m'a dit qu'à quelques milles dans les terres les settlemens étaient multipliés, le terrein et la culture meilleure.

Waldoborough est dans le comté de *Lincoln*, peuplé d'environ 30,000 habitans. Les cours de justice du comté se tiennent successivemens à Hallowell, à Pownalborough, et à Waldoborough. Thomas-town, où est la maison du général Knox, est aussi dans le comté de Lincoln, qui s'étend au-delà jusqu'à Belfart.

Nobleborough, township suivant, est plus habité que le précédent, mais encore sans grande différence pour la qualité des maisons et l'apparence de richesse ou plutôt de pauvreté des propriétaires. Ce township a aussi sa baie, *Damasco-bay*, qui remonte à dix ou douze milles dans les terres ; à quelques toises de sa tête commence un étang qui a cinquante milles d'étendue. Tout ce pays est plein d'étangs plus ou moins grands, tous très-poissonneux, mais d'aucun usage pour les habitans, qui, n'y trouvant pas assez de poisson pour le saler et le vendre, dédaignent de le pêcher pour en manger. Quelques bâtimens se construisent dans Damasco-bay, la plupart

sont pareillement employés par les marchands de Wiscasset.

Le township de *Newcastle* a de même sa baie, ou plutôt il est traversé par la rivière de *Sheepsent*, qui passe ensuite à Wiscasset. Newcastle est le point où elle cesse d'être navigable pour des bâtimens chargés ; elle l'est quelques milles de plus encore pour de petits bateaux ; deux navires sont en construction à Newcastle ; c'est là qu'on passe cette rivière ; le bateau est bon et bien conduit. On s'occupe à présent d'y construire un pont à la grande satisfaction du batelier, qui quoique perdant par cette construction les profits du passage, ne les regrette pas, étant par eux peu dédommagé de la continuelle assiduité à laquelle il l'oblige.

Les chemins de cette journée sont mauvais, pleins de rocs quand ils ne le sont pas de racines et de boue, montueux, et qui pis est, difficiles à trouver dans les bois où ils sont très-multipliés. L'excellent général Knox m'a accompagné huit milles, et m'a mis pour quelques milles de plus sous la conduite d'un bon allemand, chirurgien de profession, à qui son état rapporte soixante à quatre-vingt dollars dans les bonnes années, et qui dit qu'à vingt milles à la ronde il n'y a que lui qui entende

la médecine ; ce brave homme ne m'a quité que quand j'ai été hors de tout risque de me perdre, et n'a pas même voulu que je payasse son diner. Il a six enfans qui sont tous mariés, et une petite ferme de quarante arpens, que d'après ce qu'il m'a dit, il fait assez mal valoir ; mais il en a assez, parce que, dit-il, il n'a pas besoin d'être riche. Le bon homme a dépensé l'année dernière trois cens dollars pour aller chercher à Philadelphie un prêtre allemand à qui, indépendamment de la contribution de chacun, il donne par an trente dollars de sa poche. On trouve des originaux par-tout, et de toute espèce.

Wiscasset.

M. *Lee*, que j'avais vu chez le général Knox, m'avait invité à descendre chez lui à Wiscasset ; je l'ai fait. C'est un homme de loi, et je pense des plus employés du pays ; il a une jolie maison ; il est fort bon homme, m'a très-bien reçu, et a regretté avec moi que sa femme, qui était depuis peu partie pour Boston, ne l'aidât pas dans l'excellent accueil qu'il m'a fait.

Wiscasset est du côté de la baie de Penobscot, la première place de la province de Main,

où l'on fasse réellement des affaires. Les marchands n'y sont pas bien riches, mais ils sont nombreux, et comme je l'ai dit, ils sont propriétaires de la plupart des vaisseaux que l'on construit dans les anses ou baies voisines ; quelques-uns même le sont de six à sept vaisseaux, mais ils les louent plus qu'ils ne les emploient eux-mêmes, et l'état actuel de l'Europe a donné beaucoup d'étendue à ce genre de commerce, qui assure un profit considérable sans aucun risque. M. *Swan* de Boston a fretté un grand nombre de tonneaux de cette place, pour faire passer en France des grains et des farines.

Cinquante vaisseaux appartiennent à Wiscasset ; une dixaine vont en Europe au compte des marchands du lieu. Ils se chargent des productions du pays, et rapportent à Boston les marchandises en retour qui ne se consommeraient pas dans la province de Main.

Wiscasset est à douze milles de la mer, aussi n'y a-t-il pas de pêcheurs établis dans ce petit port. C'est sur la côte que cette espèce d'habitans réside ; ils perdraient la moitié de leur modique profit s'ils s'en écartaient. La ville assez ramassée est composée d'environ cent-cinquante maisons, dont quelques-unes très-jolies. En 1789, trente-cinq bâti-

timens faisaient seuls le commerce dans toute l'étendue du district, et le tonnage général en était de 2090 tonneaux. En 1795, et au 10 octobre seulement; il a cent-deux vaisseaux enregistrés, qui portent 9,944 tonneaux. Cette progression surprenante montre à quel point ce genre de commerce s'étend dans ce canton, car ce n'est pas le débit qui est augmenté, mais seulement l'industrie navigative. Les exportations en ont été, en 1791, de 35,562 dollars; en 1792, de 39,253; en 1793, de 36,483; en 1794, de 32,330; en 1795, de 34,659.

Cette parité dans la valeur des exportations, malgré l'élévation croissante des prix des denrées dont elles sont composées, prouve, comme je l'ai dit, qu'une grande quantité des vaisseaux appartenans à Wiscasset, sont loués pour le fret et vont chercher leur cargaison dans d'autres ports.

Rivière de Kennebeck.

Toute cette route longe les têtes des baies, et à mesure que l'on s'avance vers Boston, elles sont plus remplies d'activité, les maisons sont plus grandes et plus belles. *Volwick-bay* est la plus prochaine de Wiscasset; un ou deux petits bâtimens y sont

en

en construction, et plusieurs moulins à scie, à grain, y sont mis en mouvement par la petite rivière qui s'y jette, en sautant par-dessus des rocs assez élevés pour former à ces moulins une digue naturelle. Le pays est pierreux de Wiscasset à la rivière de *Kennebeck;* les terres sont cependant bonnes, toujours médiocrement cultivées, mais settlées par-tout. Dans les dix milles de ce trajet, on ne traverse pas un quart de mille de bois. On passe en bateau la rivière de Kennebeck; elle est large d'environ un demi-mille : le passage en est, dit-on, quelquefois dangereux, il a été pour moi très-aisé. Un très-beau tems et la faveur de la marée, m'ont mis en cinq minutes de l'autre côté. Le conducteur et le bâtiment sont très-bons.

Kennebeck est une des plus grandes rivières de la province de Main; elle a sa source à deux cents milles de son embouchure, et arrose les plus belles parties de bois du pays. Mais cette rivière, où les vaisseaux d'une certaine force peuvent monter jusqu'à cinquante milles de son embouchure, est d'une navigation très-difficile et continuellement obstruée par des rocs et des barres. On construit des vaisseaux à *Hallowel*, qui en est à quarante milles; mais ces vaisseaux ne sont chargés

qu'à *Bath*, à six mille au-dessous du point où se passe la rivière. Les bois qui poussent à Hallowel, ou qui se coupent aux environs, sont conduits ou en trains, ou en bateaux, jusqu'à Bath, où ils sont mis dans les vaisseaux. L'entrée de la rivière de Kennebeck, est même d'une navigation assez mauvaise, pour que les navires, qui y sont destinés, s'assurent à Londres à un plus haut denier, que pour toutes les autres baies, ports ou rivières de ces parages, au moins me l'a-t-on dit.

Quarante vaisseaux appartiennent à la rivière de Kennebeck; le plus grand nombre est la propriété des marchands résidens à Bath même, ou à Hallovel, mais ayant leur comptoir à Bath. Le reste appartient aux marchands de Wiscasset, même à ceux de *Portland*. D'ailleurs, les bords de la rivière sont habités jusqu'à cent trente milles. Le pays, dans la partie qui n'est arrosée par aucune rivière, est settlé dans l'étendue de quatre-vingt à cent milles.

Hallowel est, dit-on, une ville de deux cents maisons. Une autre ville du même nom, et aussi considérable, est à deux milles plus haut sur la même rivière; elles sont l'une et l'autre le marché des produits du pays, que l'on dit

être très-abondans, les terres étant excellentes et cultivées en bled et en grains de toute espèce. Il se tire aussi beaucoup de bois de la rivière de Kennebeck; mais ils commencent à être très-éloignés des bords, sur-tout comme on peut le juger, dans les endroits où les habitations sont plus multipliées. On assure, par exemple, que les grands bois sont coupés à plus de vingt milles au-delà de Hallowel. Les hommes, qui font de la vente première de cette denrée le principal moyen de leur existence, vont, dans le commencement de novembre, s'établir avec leurs familles et leurs bœufs, dans les bois bien garnis, n'importe qui en soit propriétaire, souvent à quarante et soixante milles de chez eux; ils ont eu soin d'y aller, en été, couper de l'herbe grossière, qu'ils ont laissée sécher en tas. Là ils construisent une hutte, coupent leur bois, le mènent en traîneaux sur le bord du creeck le plus voisin, de manière à ce que les crues d'eau du printems l'emportent en rivière. Ils ont soin de marquer chaque pièce de ce bois ainsi abandonné au torrent, et comme chacun des coupeurs a sa marque particulière, il n'y a ni erreur, ni dispute dans les recouvremens. Les familles reviennent en avril, ou en mai, selon la rigueur de l'hiver dans leurs maisons,

et reprennent leur travail de terre. Bath est ce qu'on appelle en Amérique un port d'entrée, c'est-à-dire un port où il y a établissement de douane. Les exportations en ont été en 1791 de 29,457 dollars; en 1792 de 37,002; en 1793 de 45,351; en 1794 de 23,644; en 1795 de 34,659.

Dans le township de *Brunswick,* qui succède à celui de Bath, les terres sont généralement pauvres, un sable sec presque partout; point d'autres arbres que des pins blancs, des bouleaux blancs, et des hemlocks, qui viennent assez mal; aussi peu de défrichemens, quelques habitations à grande distance; elles sont presque toutes concentrées, au moins pour la partie que traverse la route, dans deux ou trois réunions de maisons que nous appellerions villages en Europe. La première, où j'ai dîné, en contient trente à quarante. Quelques-unes sont assez propres; ces habitans, éloignés de la mer, n'y ont presque pas d'autres occupations que la culture et quelques petits trafics. Le rapport commun d'un acre y est de vingt-cinq boisseaux de maïs, de cent cinquante boisseaux de pommes de terre, de dix-huit de seigle, mais on en cultive très-peu. On fait un peu d'orge, et point de bled.

Le voisinage de la mer, et les hauts gages que depuis deux ans on donne aux matelots, portent presque tous les jeunes gens vers cette profession, et rend les ouvriers pour la terre plus difficiles à trouver et plus chers; on les paye onze à douze dollars par mois. Les prairies donnent du foin avec assez d'abondance; c'est la première nécessité d'un pays où les bestiaux restent de six à sept mois à l'étable, et où le foin seul est alors leur nourriture : chaque bœuf mange, pendant ce tems, près de six milliers de foin et soixante-dix à quatre-vingt boisseaux de maïs.

L'autre village de Brunswick, où j'ai passé, est à cinq milles plus loin. Trente ou quarante familles, réunies à l'embouchure de la rivière *Ammarcskoghin*, y sont généralement employées à la construction des vaisseaux et à un peu de commerce; trois bâtimens étaient en construction : dix autres appartiennent à cette petite ville; mais, comme tous les bâtimens construits dans ces petits creeks, presque tous sont la propriété des marchands qui habitent les villes voisines plus considérables. La baie de *Casco* baigne le rivage où la plupart des maisons de ce petit village sont bâties; cette baie, dont les branches sont très-étendue, est dans ce point à trente milles de la mer. Les

bâtimens construits ou appartenans à Brunswick se chargent à *Brick-islands*, dix milles plus bas dans la baie. On retrouve la baie de Casco à *Trueport,* township voisin, où l'activité en construction est plus grande encore, et dont les terres sablonneuses, comme celles de Brunswick, dans la partie qui avoisine ce dernier township, s'améliorent en s'en éloignant.

North-Yarmouth.

North-Yarmouth a l'apparence d'une petite ville; plus de maisons, plus d'ouvriers de toute espèce y sont rassemblés. Elle est bâtie sur une des petites anses de la baie de Casco, où se jette la rivière *Royale*, qui n'est navigable qu'en bateaux, et jusqu'à cinquante-huit milles de son embouchure. Ce petit coin de pays est très-actif; trois vaisseaux, dont un de cent cinquante tonneaux, y sont en construction, indépendamment de deux autres commencés cette année et déjà en mer. On y voit des moulins de différente espèce. Les terres aux environs sont un peu plus soignées; la mer est trop loin pour que la pêche distraie les habitans de la culture. Les maisons sont mieux bâties dans toute l'étendue de ce township que le chemin parcourt. La potasse commence à

y être un objet de commerce. Quelques petits marchands résident à North-Yarmouth. Trois ou quatre se réunissent pour faire construire un bâtiment : le capitaine y met aussi sa part ; la cargaison est faite en société, et si elle est destinée pour les Antilles ou pour l'Europe, (ce dernier cas est rare dans ce port) les retours sont portés à Boston. Plus communément les vaisseaux portent des bois à Boston ou à New-Yorck, quoique le prix des bois soit déjà dans cette partie beaucoup plus élevé que dans celle qui précèdent, puisque la corde y vaut de dix à onze schellings. Les settlemens, dans les derrières de North-Yarmouth, s'étendent jusqu'à soixante-dix milles.

Portland.

Je suis arrivé à *Portland* le dimanche... octobre, et j'ai été étonné de trouver des auberges propres et attentivement servies dans un pays si sauvage, trop peu habité encore, pour que les voyageurs y soient communs. Celle de North-Yarmouth est petite, mais bonne; et peu de maîtresses d'auberge en France sont plus soigneuses que madame *Eota*. De North-Yarmouth à Portland les terres sont médiocres ; le pays est très habité ; mais beaucoup

de petites maisons en troncs grossiers ou en planches mal jointes, annoncent au-dehors peu de richesse et de propreté. Un voyageur européen n'est pas peu surpris de voir sortir de ces hutes de jolies femmes ou filles, avec des chapeaux d'une bonne tournure, des rubans, des plumes même, des mantelets, et toutes habillées avec élégance. C'est le spectacle qu'il a tous les dimanches matin, lorsque le tems est assez beau pour permettre d'aller à l'église. Les hommes sont aussi vêtus avec propreté, mais ils ont l'air *endimanchés*, au-lieu que les femmes et les filles, qui sortent de faire la cuisine et de laver les plats, de traire les vaches ou d'engraisser les cochons, n'ont rien d'emprunté sous cette toilette recherchée. Presque toutes sont grandes et bien faites, beaucoup sont même très-jolies.

Portland est sur une péninsule qui s'avance dans la baie; il faut donc, pour y arriver, gagner l'istme qui l'attache à la terre, et c'est en venant de North-Yarmouth un détour de plus de trois milles. On s'occupe à construire un pont, pour traverser le bras de la baie qu'aujourd'hui il faut tourner. Ce pont, entrepris par souscription, est à moitié fait; s'il peut s'achever de manière à résister avec solidité à la rapidité des courans, aux mouvemens

des grandes marées et à la force des vents, qui, aux équinoxes, soufflent dans cette baie avec violence, cet ouvrage sera beau et utile. Mais cette solidité est jusqu'à présent un problême.

La ville de Portland est jolie. Le nouveau quartier est bien bâti en maisons assez vastes et agréables. L'ancien quartier qui a été brûlé par les Anglais dans la révolution, est rebati de maisons médiocres, et habité par les familles les moins riches. De beaux quais, contre lesquels les vaisseaux chargés peuvent s'approcher en tout tems, des magasins, donnent une grande facilité au commerce. La rade est bonne et sûre. Cette rade est cette même baie de Casco, dont les branches s'étendent depuis Brunswick jusqu'à Portland, et qui, dans toute son étendue, offre un mouillage aux vaisseaux de toute force. Le principal inconvénient de cette baie est d'être accessible par six à sept passages assez larges, et d'une navigation aisée, de manière qu'en tems de guerre, les mêmes dangers d'incendie se renouvelleraient sans qu'il fût réellement possible de s'y opposer. L'ouverture de la partie de la baie dans laquelle est située Portland, est de plus de deux milles; ainsi les canons qui pourraient être tirés des deux pointes, auraient de

la peine à se croiser, et ne feraient que peu d'effet.

On s'occupe à présent de construire, sur les débris d'un ancien fort en terre, une nouvelle fortification pour dominer la ville et empêcher les ennemis de s'y établir. Cette fortification placée sur la pointe de la presqu'île où est bâti Portland, est composée d'une batterie de quinze à vingt pièces de gros canons, qui a vue sur la large entrée de la rade dont j'ai parlé. Cette batterie doit communiquer par un chemin couvert, à un fortin placé sur la partie la plus élevée de la pointe, et à quatre à cinq cents toises de la batterie. Ce petit fort peut contenir deux cents hommes. Si Portland était une ville de guerre d'un accès difficile, et à la défense de laquelle on dùt employer une grande garnison, la position de ce fort comme citadelle, en le faisant communiquer avec la ville, serait bien choisie, mais dans la position naturelle de Portland, on ne conçoit pas l'utilité d'un tel fort, et par conséquent de la grande dépense auquel il entraîne. Portland est un point que dans aucun cas il n'est de l'intérêt des ennemis de tenir. Ils brûleront la ville et s'en iront. L'équipage de deux à trois vaisseaux suffira pour cette expédition. Si la garnison

des batteries ne peut pas l'empêcher, et est obligée de se retirer dans son fortin, les ennemis, pressés de s'en aller, l'y laisseront, sans même lui faire l'honneur de lui proposer de se rendre. Je ne puis donc concevoir l'utilité de cette fortification. C'est en 1770 qu'une frégate anglaise brûla les trois quarts de la ville de *Falmouth*, dont alors Portland faisait partie. En 1786, la législature de l'État de Massachussetts a incorporé les restes de Falmouth et la ville de Portland, qui alors était déjà plus considérable sous le nom de Portland.

Le commerce de Portland se fait avec soixante-dix vaisseaux de toute grandeur, qui appartiennent à la ville. Beaucoup d'entr'eux vont en Europe, un plus grand nombre aux Antilles. Une vingtaine sont employés à la pêche de la morue, et le poisson se sèche sur les îles qui sont à l'entrée de la baie. Les négocians sont nombreux à Portland, mais aucun n'a de grands capitaux. Comme la ville, ni les environs, ni même les pays de derrière ne suffisent pas à la consommation de tous les retours faits sur les vaisseaux qui appartiennent à ce port, ces retours sont presque tous amenés à Boston. Le besoin toujours pressant d'argent fait même porter à cette capitale un

plus grand nombre de ces cargaisons qu'il ne conviendrait pour la commodité de la ville, et il arrive sans cesse que les magasins de Portland manquant des marchandises que leurs propriétaires ont envoyées à Boston, sont obligés d'y r'acheter de la seconde main ces mêmes marchandises.

En 1789 le tonnage de ce district composé de Portland et de Falmouth était pour le commerce étranger de 5341 tonneaux; pour la pêche et le cabotage de 1628; en tout 6969. En 1795, et au mois d'octobre seulement les vaisseaux enregistrés se montent à 8408, pour le commerce à l'étranger, et à 5390 pour la pêche et le cabotage. En tout 13,798. Les exportations de Portland ont été pendant l'année 1791, de 74,804 dollars; en 1792, de 105,192; en 1793, de 146,921; en 1794, de 115,612; en 1795, de 165,682.

Il n'y a point de marché régulier établi encore à Portland, pour les denrées et les provisions, chacun doit pourvoir à la sienne, mais les moyens en sont aisés. Trois cents maisons à-peu-près forment cette jolie petite ville, dont la population est de 2300 habitans Les congrégationistes y ont deux églises, les épiscopaux une. Des écoles y sont établies; on les dit assez bonnes. Les lots de ville sont

d'un prix qui peut passer pour élevé, et les terres jusqu'à quelques milles de distance de la ville se vendent environ vingt dollars l'acre, Portland est la capitale du comté de Cumberland, peuplé d'environ 24,000 habitans.

Bidderfort. M. Thasteher.

Plus on approche de Boston, plus l'activité augmente, pas un creek où quelques vaisseaux ne soient en construction, pas une anse où quelques marchands réunis ne chargent ou ne louent à fret quelques vaisseaux; pas une possibilité d'établir un moulin sans qu'un moulin n'y soit établi. Ainsi *Falmouth*, *Pepperborough*, *Sago*, *Bidderfort*, *Zennebunk*, *Berwick*, montrent une activité supérieure à celles des petites villes que j'ai traversées jusqu'ici. Les terres sont toujours négligées, mais par tout aussi la qualité la plus mauvaise des terres se trouve près de la mer.

J'avais couché à Portland, chez M. *Davrès*, jeune homme de loi, que j'avais rencontré comme M. Lee, chez le général Knox, et qui est très-distingué par ses manières, son ton, sa politesse aisée, et aussi, dit-on, par ses lumières. Je me suis arrêté pour dîner à *Bidderfort*, chez M. *Thasteher*, aussi

homme de loi, que j'avais, comme M. Davrès, vu chez le général à leur retour de la cour de circuit de Penobscot. M. Thasteher est de plus membre du congrès; il demeure à deux milles de la ville, dans une petite maison basse, où surement le plus petit avocat de France n'aurait pas consenti à loger. Vis-à-vis sa maison et de l'autre côté du chemin est une hute de douze pieds quarrés faite et couverte de planches mal jointes. Cette hute juchée sur la sommité du revers du chemin, et assez mal assurée sur des rochers qui se trouvent abondamment là comme dans tout le reste du pays, est son cabinet d'affaires, de consultation, et sa bibliothèque. Cette bibliothèque est composée de deux milles volumes d'un excellent choix en livres de son état d'abord, mais aussi en histoire, en morale, en littérature. Il est fourni de tout ce qui paraît de nouveau en Amérique, et fait venir d'Angleterre tous les ouvrages auxquels il croit du mérite, et qu'il ne peut pas se procurer dans les États-Unis. Il lit beaucoup et est fort instruit. Il a dans l'esprit comme dans toutes ses manières une tournure originale qui n'est pas déplaisante, parce qu'elle n'a rien d'affecté, mais qui donne à ses idées généralement excentriques, souvent de l'exagération

et quelquefois du faux. Simple dans son extérieur, rigide dans ses principes jusqu'à la sévérité, il est bon, hospitalier, obligeant et respecté dans son voisinage. Il cultive une petite ferme et mange avec sa nombreuse famille un dîner aussi austère que ses propres maximes. Sa grange n'est jamais fermée, son cabinet est toujours ouvert, et comme il n'a jamais été volé, il croit rendre par cette confiance peu commune, hommage à la probité de ses voisins, fédéraliste dans ses opinions, il n'aime pas plus les intrigans de son parti que ceux de l'opposition, ou plutôt il n'appartient à aucun parti, et se vante, avec raison, si cela est vrai, de ne savoir jamais en allant au congrès avec qui il votera. Il est peu riche, mais plus cependant qu'il n'est nécessaire de l'être pour vivre plus *confortablement* qu'il ne fait, si ce genre ne plaisait pas à la tournure originale de son esprit. Ses terres sont bonnes; il ne les tient dans ses mains que depuis deux ans; il ne les fume pas, et elles donnent cinquante boisseaux de maïs, quarante d'orge, deux cents de pommes de terre; les prés, qui ne sont pas encore en entière valeur, donnent déjà six milliers de foin. Mais ses charrues, ses herses, sont aussi communes que toutes celles dont on fait

usage dans le pays, mal calculées, mal faites. M. Thasteher se plaint de ce que l'établissement de bonnes écoles n'est pas assez prompt dans son canton ; bientôt elles s'amélioreront, car dans ce pays tout avance à pas de géant.

Bidderfort fait avec Pepperborough un port d'entrée; la valeur de ses exportations a été en 1791, de 26,644 dollars ; en 1792, de 37,446 ; en 1793, de 39,014 ; en 1794, de 50,414, et en 1795, de 47,643.

La rivière de *Sago*, sur laquelle Bidderfort est bâti, n'est pas navigable au-delà du pont, mais est pleine de rapides qui donnent le mouvement à un grand nombre de moulins et une vue très-agréable et très-pittoresque aux voyageurs. On traverse encore dans le chemin quelques rivières, de peu de conséquence, jusqu'à Berwick, où la rivière de *Salmon-fall*, assez large par elle-même, reçoit de la marée une grande extension, qui rend son lit plus large que profond.

Berwick.

Je suis arrivé le mardi... octobre, dans ce township qui est d'une grande étendue. La partie où, comme l'on dit dans ce pays, les

les affaires se font, c'est-à-dire où passe la rivière, est à sept milles de celle où je me suis arrêté, et ces deux points ne sont pas les plus éloignés. Une quarantaine de maisons réunies forment le bourg; mais les habitations sont multipliées sur la route; on m'assure qu'elles le sont aussi dans toute l'étendue du township. Les terres que j'ai vues semblent un peu meilleures que les autres, quoique bien légères encore et bien pierreuses. La culture du maïs et de la citrouille, dans les intervalles, est le fond de l'agriculture du pays. Les seigles et les bleds se cultivent dans les terres plus en arrière. M. *Roger*, quaker, tient à Berwick une taverne vraiment excellente. Les compagnies ne sont pas mêlées, chacun a son parloir, son souper, sa chambre particulière; tout est propre, soigné, beaucoup de domestiques qui servent à-la-fois à la ferme considérable qu'il cultive, et à l'auberge; le maître et la maîtresse sont intelligens et prévenans; cette auberge est un phénomène jusqu'ici sans exemple pour moi. M. Roger ne mange point avec ses domestiques; sa femme ne va dans la cuisine que pour y commander et non pour se mêler manuellement du ménage; ils ont tous les deux le ton de supériorité sur leurs domestiques,

et ceux-ci l'espèce de respect pour eux, que je n'avais encore vu dans aucune auberge depuis que j'ai quitté l'Europe.

Le comté d'Yorck où est situé Berwick, n'a que 4,000 habitans, et par conséquent est proportionnellement le plus peuplé, quoiqu'il soit le plus petit de la province de Main, dont Berwick est le dernier township. Toute cette partie, depuis Portland, est réellement florissante, et cependant les terres, dans l'opinion commune, y sont moins bonnes que vers Penobscot. C'est aussi la partie la plus anciennement habitée de toute la province.

Si les troubles trop à craindre n'empêchent pas les progrès de ce pays, il en fera de grands et de rapides. Mais plus on le voit, plus on y réfléchit, plus on est convaincu qu'il est de toute nécessité pour ses succès que de riches habitans, que de bons cultivateurs s'établissent dans ces parties aujourd'hui si mal et si pauvrement cultivées. Un pays dont le climat condamne les bestiaux à rester six mois au moins dans les écuries, exige une agriculture soignée, productive, afin de pourvoir avec abondance à cette nourriture d'hiver, et d'entretenir un bon nombre de bestiaux. Il faut donc une bonne préparation à la terre, un travail réfléchi, et des

capitaux pour soutenir ce travail. C'est ainsi qu'on réparera le défaut du climat, si fâcheux pour un agriculteur; ainsi, on donnera aux laboureurs moins intelligens, de bons exemples; on propagera un bon systéme de culture, le seul convenable au pays, et l'on aura des fermes profitables.

Observations générales sur la province de Main.

Avant de quitter la province de Main, je vais dire un mot de son histoire et de sa situation générale.

Quelques tentatives d'établissement y furent faites par des Hollandais près de Newcastle, en 1625, même dit-on en 1507, sous la jurisdiction du gouvernement de New-Yorck, mais ils n'eurent pas de suite. En 1635, un Espagnol nommé *Ferdinand Gorges*, reçut du conseil de la compagnie de Plymouth, la donation d'une grande étendue de terres entre les rivières de *Piscataqua* et de *Kennebeck*. Elle fut augmentée peu de tems après par la couronne d'Angleterre, qui accorda à Gorges un pouvoir de jurisdiction plus ample que jamais elle n'en avait encore donné. Il forma un gouvernement très-populaire, qui se con-

serva jusqu'à sa mort en 1652. Alors cette colonie se mit volontairement sous la juridiction de Massachussetts. En 1691, sous le règne de Guillaume et Marie, tout ce territoire, et jusqu'à la Nouvelle-Écosse, fut incorporé au Massachussetts, mais alors les terres comprises sous le nom de Main et de *Sagadahock*, ne s'étendaient pas plus loin qu'à cent-vingt milles de la mer. Celles plus en arrière étaient réservées, comme appartenant à la couronne. La révolution les a toutes données à l'État de Massachussetts. Un rapport d'un comité de la législature, nommé pour rendre compte des ventes faites de ces terres depuis la révolution, et de celles qui restaient à vendre, a établi qu'il y en avait 7,400,000 acres de vendus, et qu'il en restait à vendre un million d'arpentées, et une quantité non-arpentée, estimée environ 7,000,000, non-compris plusieurs îles, etc. Indépendamment de ces terres, qui étaient la propriété de l'État, plus de 356,000 acres avaient été donnés à des établissemens d'instruction ou d'utilité publique.

La population de la province de Main est aujourd'hui estimée à plus de cent mille habitans. Elle contient, selon *Morse*, 40,000 quarrés ou 24,600,000 acres. C'est une bien

petite population, puisqu'elle n'équivaut qu'à deux habitans et demi par mille quarré. La grande quantité de terres tenues dans les mains des spéculateurs des villes, ralentira probablement l'accroissement de cette population. La meilleure partie de la province est entre les rivières Kennebeck et Penobscot, particulièrement dans les parties distantes de la mer au-delà de dix à douze milles.

New-Hampshire. Dover.

En quittant la province de Main, on entre dans le *New-Hampshire* par *Dover*. La principale réunion de maisons de ce township très-habité, est auprès de la rivière *Cochecho*, qui se jette, à peu de distance au-dessous, dans la Piscataqua. Dover est commandé par une petite élévation qui s'étend entre la rivière Piscataqua et la rivière Back, d'où l'œil embrasse une grande quantité de rivières, de baies, de pointes de terres cultivées et habitées, et s'arrête au loin sur les montagnes de New-Hampshire. Cette vue est grande et belle, et un fort bâti à ce point défendrait utilement l'entrée du pays. On dit que les premiers habitans arrivés dans cette partie en 1630, s'étaient établis sur cette hauteur, mais que

l'intérêt du commerce a successivement fait préférer le local actuel de Dover, et abandonner cette charmante situation. Dover est la capitale du comté de *Watteford*, peuplé de 24,000 habitans; on en compte 2000 à Dover. De Dover, on peut gagner *Portsmouth* par deux routes. L'une plus courte de cinq milles, passe par le bord de la mer; en la suivant, on traverse la rivière en bateau. L'autre tenant un peu plus le haut du pays, passe la même rivière de Piscataqua, sur un nouveau pont, fini l'année dernière, le plus beau sans doute de toute l'Amérique.

Ce pont de planches, dont les deux parties forment un angle, en se réunissant sur une île, a 2,291 pieds. Il n'a, dans toute cette étendue, rien de remarquable pour sa construction que cette grande longueur, et sa largeur de 50 pieds. Il est bâti sur pilotis; mais dans une de ses parties, et près de l'île, est une arche de 244 pieds 9 pouces d'ouverture, dont les piles n'appuient d'aucun côté à la terre, et ne portent que sur un bâtis de bois. Cette arche, qui reçoit beaucoup de force et de solidité des arcs-boutans et contrepentes qui la soutiennent, a son sommet élevé de cent pieds du fond de la rivière, et de cinquante au-dessus de la hauteur ordi-

naire des eaux. Indépendamment des deux parapets, qui bordent cette partie du pont, comme les autres, une barrière forte et parallèle aux deux parapets, la divise dans son milieu, et ajoute à la force de l'arche dont l'élévation au-dessus du niveau du pont est de dix pieds, ce qui en rend la montée et la descente assez roides. Ce pont est beau, sans doute ; mais le peu de connaissances que j'ai en construction me suffit pour être assuré qu'en France, nos ingénieurs feraient beaucoup mieux et plus agréablement, sans compromettre la solidité. Cette arche a pour objet de laisser passer les petits bâtimens qui se construisent, ou même qui naviguent en rivière, et la grande partie du pont qui est en planches, s'ouvre aussi en deux endroits, dans la même intention.

Portsmouth.

Portsmouth, à cinq milles de ce pont, est sur une espèce de baie que forme cette même grande rivière de Piscataqua, avant de se rendre à la mer. C'est sur les branches de cette baie, ou sur les rivières qui s'y jettent, que sont bâtis Dover, Exeter, Derham, petites villes de New-Hampshire, où se construisent

quelques bâtimens, et où il se fait quelque commerce. Mais Portsmouth est le seul port de l'État de New-Hampshire ; cet État n'a sur la mer qu'une étendue de quinze à vingt milles. Le port est remarquable par la sûreté de sa rade, la profondeur de ses eaux, et la nature de son entrée, qui obligeant les vaisseaux à passer dans un canal peu large, en rend la défense très-facile.

Le commerce de Portsmouth a fait peu de progrès depuis la révolution, et il est sensiblement diminué depuis cinq à six ans. Un nombre considérable de vaisseaux ont été vendus à d'autres ports, et plus de moitié de ceux qui sont annuellement en construction ont la même destination (*). Le commerce des vaisseaux était même une des plus considérables branches de celui de Portsmouth, où la construction est reconnue excellente ; il s'y en construisait, avant la guerre de la révolution, un grand nombre pour l'Angleterre. Indépendamment de ce que ce débouché n'est pas si ouvert aujourd'hui, les bois sont aussi plus rares et plus chers à Portsmouth ; par conséquent le prix de la construction est plus élevé

(*) Voyez pour les détails du commerce, exportations et tonnage de Portsmouth, le Journal du voyage de 1796.

qu'il ne l'était alors. Il se monte à vingt dollars par tonneau, sortant de la main du charpentier, et à environ cinquante-cinq dollars, prêt à mettre en mer.

Cependant, malgré cette diminution incontestée du commerce, les terreins de ville sont à Portsmouth d'un prix exhorbitant. Un lot de quarante pieds de face sur quatre-vingt-huit de profondeur (à la vérité avec un petit quai) fut vendu dernièrement 17,777 dollars. Aux environs de la ville, l'acre s'achette selon la qualité de la terre, depuis trente-trois jusqu'à quatre-vingt-dix dollars. La campagne est belle dans le voisinage de Portsmouth ; les fermes sont assez bien tenues en pâture ; les terres, d'ailleurs très-propres à cet emploi, sont souvent remplies de gros rochers. Dans les pays de derrière, que l'on dit être tous assez peuplés, à quelques townships près, les terres se vendent deux à trois dollars l'acre : on assure qu'elles y sont excellentes. Un habitant de Portsmouth m'a dit que celles de sa ferme, à environ cent cinquante milles de cette ville, rendent quarante boisseaux de bled la première année du défrichement, et trente dans les autres. Mais comme cet habitant a beaucoup de terres à vendre, il est peut être prudent de ne pas avoir une con-

fiance entière dans cette assertion. Le bled, dans ces pays reculés, se vend cinq à six schellings. (Le dollar vaut, dans le New-Hampshire, six schellings, comme dans toute la Nouvelle-Angleterre.)

Le prix général des ouvriers, dans le New-Hampshire, est de six à huit dollars par mois, et il n'est pas très-difficile de s'en procurer. Le prix du bétail est le même que dans la partie voisine de la province de Main. Les denrées abondent à Portsmouth, et sont débitées dans un marché très-bien approvisionné. La corde de bois à brûler s'y paye de quatre à cinq dollars.

Dans la province de Main, il ne s'imprime qu'une gazette, deux fois par semaine, et c'est à Portland. Elle est assez répandue dans les campagnes, et lue avec intérêt. Les papiers sont bien plus multipliés dans le New-Hampshire. Trois gazettes s'impriment à Portsmouth, deux à Dover, et une à Darmouth, sur la rivière de Connecticut, où est le collège de l'État.

Tout le monde est politique à Portsmouth, et politique avec chaleur. La majorité y paraît évidemment contre le traité avec l'Angleterre. Ses partisans accusent de cette disposition de la ville M. *Langdon*, un des dix sénateurs qui ont voté contre sa ratification.

J'ignore à quel point l'influence de M. Langdon peut être grande, et si elle dirige une partie des opinions de la ville et du pays contre cette opération politique ; mais il est assez naturel de croire que le grand nombre de raisons qu'on peut y opposer, frappent tout naturellement ceux qui s'en montrent ennemis. On commence à être en Amérique, comme on est en France depuis la révolution, et en Angleterre depuis qu'on la craint; on se traite de jacobin ou de fripon, d'aristocrate ou de fripon, quand on diffère d'opinion politique. Un homme est aujourd'hui, en Amérique, bien près d'être un coupeur de têtes, quand il n'admire pas le traité ; ou d'être l'ennemi de la liberté publique, le gagé de l'Angleterre, quand il ne dit pas que le traité est détestable, et qu'il faut pendre M. *Jay*. Ces opinions exagérées, cette chaleur, se trouvent plus ou moins dans toutes les villes. Le peuple de la campagne de presque toutes les classes est tranquille, veut la paix, le respect des loix, et l'ordre, qui lui assurent ses moissons. La plupart des habitans ne pensent pas au traité, et parmi ceux qui y pensent, il en est beaucoup qui disent, « qu'il ne leur plaît pas, » qu'ils n'ont aucune confiance aux Anglais ; » mais presque tous ajoutent : « Si on ne l'eût

» pas ratifié, on dit que nous aurions eu la » guerre avec l'Angleterre, on a donc bien » fait. » Ils disent plus souvent encore : « Le » président, notre vieux père, en sait plus » que nous ; laissons-le faire ; il ne se trom- » pera pas. » Cependant le président, dont le caractère n'avait pas encore été attaqué, commence à l'être.

M. Langdon.

J'ai passé deux jours chez M. Langdon, le sénateur opposant au traité ; il m'y avait invité dès Philadelphie ; c'est le personnage le plus considérable de Portsmouth. Il a commencé sa vie par être capitaine marchand, puis armateur, puis négociant. Il a fait une grande fortune, qu'il a jointe à celle que son père lui avait laissée. Il passait pour habile dans la construction des vaisseaux, dont il s'est beaucoup occupé. C'est lui qui a fait construire le vaisseau donné à la France par les États-Unis. Aujourd'hui, il a réalisé tout son bien en terres, et ne fait plus de commerce. Il était l'ami de MM. Hamilton, Jay et Madison pendant la révolution ; et, dans les débats de la nouvelle constitution, lors de la division des partis, il a suivi celui de l'op-

position. Quoi qu'il en soit de ce que disent ses adversaires de son caractère politique, il est impossible de montrer plus d'attachement pour son pays, et de meilleurs principes. Il est d'ailleurs bon, obligeant avec franchise et simplicité ; il m'a reçu bien, sans compliment, amicalement, et comme il faut recevoir un étranger, quand on le veut bien recevoir. On dit qu'il est très-riche, et sa manière de vivre l'annonce. Il est marié depuis vingt ans, à une femme, encore aussi fraîche et aussi jolie que si elle n'en avait que dix-huit. Leur fille, Miss *Elisa*, est particulièrement agréable et aimable.

Le général Knox m'avait donné une lettre pour M. *Shceff*, négociant de la ville. La différence connue de ses opinions politiques n'a pas empêché M. Langdon de m'y présenter, et d'y venir ensuite déjeûner avec moi. M. Sheeff est un des négocians de Portsmouth qui fait le plus d'affaires ; mais il était si occupé, que je n'ai pu le voir que très-peu de momens.

Il y a dans Portsmouth plusieurs églises, entr'autres une de quakers. Peu de membres de cette société habitent la ville. Presque tous sont fermiers dans les environs, et bons, simples et honnêtes, comme les quakers et les fermiers le sont par-tout.

La pluie continuelle m'a fait rester à Portsmouth un jour de plus que je ne l'avais projetté. *Hampton-fall*, où j'ai couché, appartient encore à l'État de New-Hampshire, et en est la limite. M. *Wells* y tient une auberge, renommée pour sa propreté.

Newbury-port.

Avant d'arriver à *Newbury-port*, on traverse la rivière de *Merrimack*, sur un pont qui passait pour le premier pont de la Nouvelle-Angleterre, avant que celui de la Piscataqua fût construit. Il est au moins d'un tiers moins long, et l'arche, qui n'a que cent trente pieds de portée, est soutenue par une courbe de vingt pieds au-dessous du pont qui l'appesantit extrêmement à la vue. Le long de la rivière, et avant d'arriver à ce pont, est *Newbury-Newtown*, village considérable, où l'on construit beaucoup de vaisseaux, qui vont se finir et se charger à Newbury-port. M. Langdon m'avait donné une lettre pour M. *Jackson* son ami, dont j'espérais quelques renseignemens sur la ville et son commerce. Il est à Boston. Il a donc fallu me borner à savoir par quelques habitans que j'ai trouvés à l'auberge, que le commerce de la ville, qui, comme

celui de Portsmouth, avait beaucoup décrû depuis la guerre, se relève depuis quelques années, et augmente annuellement; qu'il est de même nature que celui de Portsmouth et des autres ports du Massachusetts; que le tonnage qu'il employe aujourd'hui est d'environ seize mille tonneaux; que les exportations en ont été en 1791 de la valeur de 250,193 dollars; en 1792, de 273,551; en 1793, de 370,343; en 1794, de 495,405; en 1795, de 410,586; que les pêcheurs y sont peu nombreux; que la rade et le port sont bons, profonds, sûrs, les quais commodes et très-étendus. La ville, d'ailleurs, est à-peu-près de la même grandeur que celle de Portsmouth. Cependant quelques amas de sable mouvant, qui se trouvent en mer à l'entrée du port, en font changer le canal deux ou trois fois l'an; et, pour éviter les accidens, qui pourraient arriver aux vaisseaux rentrant après de longs voyages, on a placé deux fanaux sur la côte, dont l'un mobile est toujours placé derrière l'autre, dans la direction actuelle de la passe: de sorte que de nuit ou de jour, les vaisseaux qui entrent, en se dirigeant sur le point où le second des fanaux est couvert par le premier, sont sûrs de ne pas courir le danger des sables.

Newbury-port est bâti sur la rivière de Merrimach. Dix écoles publiques y sont établies. Une société d'habitans de la ville, connue sous le nom de société marine, a bâti par souscription quelques petites maisons de bois sur *Plumb-island*, qui se trouve à l'embouchure de la rivière. Là les équipages des bâtimens naufragés trouvent quelque nourriture, du bois pour se chauffer, enfin de quoi satisfaire à leurs premiers besoins.

Newbury-port, commerçant beaucoup avec les Antilles, apporte en retour des mélasses qui alimentent huit à dix distilleries. Il y a aussi dans la ville quelques brasseries, et une grande manufacture de cloux qui m'a paru habilement conduite. Newbury-port est peuplé de 4,000 habitans.

La route de Portsmouth à Boston est une succession de maisons, de boutiques, de petites manufactures et de villages. C'est un jardin continuel. Le chemin d'ailleurs est dans toute son étendue le meilleur que j'aie encore vu en Amérique. Ce serait un beau chemin dans les plus belles parties de la France et de l'Angleterre.

Ipswich.

Ipswich.

Ipswich, un des villages les plus considérables que l'on rencontre sur la route, est bâti sur une rivière à laquelle il donne son nom, et où quelques vaisseaux sont en construction. Ce petit port participe au grand commerce du Massachussetts, mais moins qu'il ne le faisait il y a quelques années.

Le lin est assez abondamment cultivé dans toutes les parties de l'État, et paraît bien réussir. Il l'est dit-on encore plus à une plus grande distance de la côte, et par-tout il l'est beaucoup plus que le chanvre.

Beverley.

Beverley est encore un joli petit village que traverse la route de Boston; son port est sur la rivière du Sud. Il occupe lui-même une péninsule formée par cette rivière du Sud et celle du Nord. Le commerce de cette ville est tout en pêche de morue, et quarante vaisseaux y sont employés. Les poissons sont séchés dans le village même, ce qui en rend le passage assez désagréable. Le nombre des bâtimens qui partent de ce port

pour l'Europe ou les colonies, n'est pas considérable. *Salem* fait presqu'entièrement le commerce.

Salem. M. Godhuc.

C'est une des plus jolies petites villes de l'État, et qui n'est séparé de Beverley que par un pont de quinze cents pieds de long. La population de Salem, qui s'accroît annuellement, est aujourd'hui de 10,000 habitans. Par son commerce, cette ville tient le sixième rang parmi celles de l'Amérique, et le second entre celles du Massachussetts. Le génie particulièrement actif et entreprenant de ses habitans, peut seul donner la raison de l'étendue et des progrès de ce commerce; car cette ville n'a pas derrière elle des pays cultivés qui puissent fournir à ses exportations, ce que l'on regarde en Amérique et avec raison comme un des élémens essentiels d'une ville de commerce; son port est médiocre, ses quais sont à sec à marée basse, et les vaisseaux d'une certaine force sont obligés de s'alléger pour arriver à ces quais, même à marée haute. Cependant le tonnage de ce port est de plus de 20,000 tonneaux. Ses vaisseaux parcourent toutes les parties du

monde ; douze d'entre eux, par exemple, sont employés dans le commerce des Indes orientales, et l'un de ceux-là était arrivé de *Calcutta* la veille du jour où je suis passé, après neuf mois et douze jours d'absence, dont trente-deux jours de séjour à Calcutta. Le nombre des vaisseaux qui composent les 20,000 tonneaux est de cent cinquante, dont cent pour le commerce étranger, vingt pour le cabotage et trente pour la pêche. Les exportations ont été en 1791 de la valeur de 610,005 dollars ; en 1792, de 657,303 ; en 1793, de 812,066 ; en 1794, de 1,452,411 ; en 1795, de 1,504,511. Salem et Beverley n'ayant qu'une même douane, les exportations de ce dernier port font partie de ces totaux, mais sont peu considérables.

A deux ou trois fortunes près, de 300,000 dollars, la richesse des négocians n'y est pas très-grande, mais toutes sont dans un état d'accroissement d'autant plus sûr, que la manière de vivre dans cette ville est très-économique, et que le luxe paraît n'y être encore que peu connu. Tous les profits du commerce s'employent donc toujours au commerce, et cette accumulation des intérêts sur les intérêts, assure un grand capital qui donnerait les moyens de supporter des évènemens malheureux s'il en arrivait. La plupart des

vaisseaux de Salem vont chercher leur cargaison en Virginie, ou dans la Caroline du Sud. Dans ces parties de l'Amérique la terre donne beaucoup plus de produits et de riches produits que les ports ne peuvent fournir de vaisseaux pour les transporter; l'activité des ports du Nord y supplée, car les produits y sont avec les vaisseaux en raison inverse de ce qu'ils sont dans les États du Sud. Il s'exporte cependant du port de Salem annuellement sept à huit mille barils de bœuf salé, et dix-huit mille bariques de poisson. Cette dernière quantité est depuis quelque tems un peu diminuée, parce qu'à Salem comme dans les autres ports on trouve le grand commerce plus avantageux. Les marchandises importées des Indes orientales et occidentales fournissent aussi à l'exportation de ce port, comme les chanvres, les fers, les cuirs de Russie fournissent à son cabotage. Peu de vaisseaux étrangers y arrivent; les habitans de Salem disent que leur activité ne leur laisse point de place.

Un Européen, qui croit que l'on ne peut être capitaine de vaisseau qu'après plusieurs campagnes de mer, et une étude préliminaire, est étonné d'apprendre que les négocians de Salem confient leurs vaisseaux à des

jeunes gens qui n'ont été souvent qu'un an à la mer. Élevés dans leurs comptoirs, ils sont instruits dans la connaissance des prix, de la nature et du débit des marchandises. On leur donne la première année, un bon *second*, et ils sont à la fois capitaine, et subrecargue de ces bâtimens, qui, on ne sait pas pourquoi, ne font pas plus naufrage que d'autres plus raisonnablement commandés. Après quelques campagnes, ces jeunes gens deviennent négocians eux-mêmes, le profit des capitaines étant considérable; comme ils appartiennent ordinairement à des familles de négocians, ils sont très-souvent aidés par ceux qui les emploient.

L'inconvénient qui résulte pour le port de Salem de son peu de profondeur, fait la sécurité de ses habitans contre les invasions de l'ennemi; l'entrée n'en étant d'ailleurs ni défendue ni défendable.

J'étais particulièrement adressé à M. *Godhuc*, membre du congrès, que j'avais vu à Philadelphie. Je ne dirai pas plus de bien de la réception qu'il m'a faite, de la patience avec laquelle il a répondu à mes questions, que de tous ceux à qui, dans mon long voyage, j'ai été adressé, et même de ceux que le hasard m'a fait rencontrer et interroger. Mais M. Godhuc a été aussi bon que les autres.

C'est un homme intelligent, instruit, simple dans ses manières. Il est, dans sa politique, attaché au parti fédéraliste, et par conséquent favorable au traité avec l'Angleterre. La ville de Salem partage son opinion, mais particulièrement par la crainte de la guerre, qu'elle croyait une suite inévitable de la non-ratification de ce traité.

Avant de quitter l'article de Salem, je ne veux pas oublier de dire que la veille du jour où j'y ai passé, un vaisseau y était arrivé de Bordeaux, apportant en payement des farines qu'il y avait vendues, des plats et des assiettes d'argent, donnés au poids pour valeur, et confisqués sur les émigrés.

Salem est la capitale du comté d'*Essex*, peuplé d'environ soixante mille ames; c'est une jolie ville, dont les maisons bien bâties, petites et propres, correspondent très-bien avec les mœurs des habitans. La maison de ville est un bâtiment assez spacieux et même élégant.

Il y a dans Salem une manufacture de toiles à voiles, qui occupe un assez grand nombre d'ouvriers, et fait de bons ouvrages.

Cette ville est le second établissement fait dans l'État de Massachussetts, par les Européens. Commencée en 1622, elle a été le prin-

cipal théâtre des supplices que l'ignorance, la superstition, et l'intolérance des ministres de l'évangile, et de ceux qu'ils abusaient, ont fait subir en 1692 aux prétendus sorciers.

Marblehead et Lynn.

Voici encore un petit port dans la même baie de Salem, et plus considérable en bâtimens que Beverley. *Marblehead*, bâti au milieu des rocs, ne fait que la pêche de la morue. Tous les hommes sont si généralement employés à cette pêche, que cette petite ville semble, à un étranger qui passe dans les rues, n'être peuplée que de femmes et d'enfans, et tous y ont l'air d'une extrême pauvreté. Marblehead a une douane, et il se fait quelques exportations par ce port. Leur valeur a été, en 1794, de cent vingt-quatre mille dollars.

Lynn, qui en dépend, est un autre petit port, plus rapproché de neuf milles de Boston. Il est célèbre par sa manufacture de souliers. Il n'est presque pas de maison qui ne soit habitée par un cordonnier, et il s'y fait annuellement quatre cent mille paires de souliers, la plupart pour femmes. Ce port ne fait d'autre commerce que le transport de ces souliers à Boston, New-Yorck, Philadel-

phie, d'où une grande partie en est exportée en Angleterre. Il s'en exporte aussi quelque quantité de Lynn directement pour l'Europe.

Boston ; monument élevé au général Warren ; tonnage des vaisseaux Bostoniens : M. Jeffery ; le docteur Eustis, etc.

Enfin on arrive à Boston, par le joli et riche village de Charles-town. Tous les abords de cette ville annoncent plus l'aisance, et même la richesse de ses habitans, que la sévérité des mœurs républicaines.

J'ai vu, cette fois, le monument simple et touchant, élevé à la mémoire du général *Warren*, qui commandait à la célèbre affaire de *Runkershill*, en 1775, affaire qui a coûté si cher aux Anglais, qui a appris à leurs troupes à ne plus mépriser la valeur des légions américaines, et qui a donné à juste titre à celles-ci la confiance en elles-mêmes. Il ne faut pas oublier que ce général Warren était médecin de profession, et n'avait jamais servi dans aucune armée. Il n'a pu donner des preuves de grands talens, puisque cette affaire était la première où il se trouvait : mais son courage et son patriotisme étaient

très-distingués, dans un tems où il y avait peu de ses compatriotes, qui ne montrassent une grande énergie.

Ce monument simple est placé dans le lieu même de la redoute, dont la prise a coûté aux Anglais quatre-vingt-dix officiers et quatorze cents hommes, et où le général Warren a été tué. Il a été élevé par les soins et aux frais de la société des francs-maçons, dont le général était grand-maître.

L'obligeance du général *Lincoln*, directeur de la douane de l'État de Massachussetts, m'a donné le moyen de relever dans ses registres l'état du tonnage appartenant au port de Boston, et celui de ses exportations. Le tonnage sera cette année d'environ 90,000 tonneaux, au moins pour les neuf premiers mois les vaisseaux enregistrés le portent-ils à 73,539, et on n'estime pas beaucoup l'enregistrement de ce dernier quartier, en ne l'évaluant qu'à 17,000 tonneaux. Dans toute l'année 1794, il n'était que de 68,967 tonneaux, et de 53,042 seulement dans l'année 1793. Avant cette époque, la loi qui ordonne l'enregistrement des bâtimens dans tous les ports auxquels ils appartiennent, n'était pas passée.

Dans les 73,539 tonneaux enregistrés pour

les neuf premiers mois de cette année, 60,295 sont employés au commerce étranger; 8,401 pour le cabotage; 3,534 pour la pèche; 309 en bâtimens au dessous de vingt tonneaux.

Les exportations du port de Boston, ont été, en 1791, de 1,159,004 dollars; en 1792, de 1,355,038; en 1793, de 1,834,840; en 1794, de 2,534,053; en 1795, de 4,255,688. Elles avaient été, en 1787, de 1,147,357 dollars.

Il est difficile de présenter les importations d'une manière satisfaisante, parce que les différentes marchandises dont elles sont composées étant sujettes à des droits différens, la valeur totale de ces droits ne donne qu'une idée très-imparfaite de l'étendue de l'importation. Le nombre des vaisseaux arrivés des ports étrangers, c'est-à-dire autres que ceux des États-Unis, dans les différentes années, peut donner une meilleure idée du mouvement de ce commerce. Les vaisseaux arrivés à Boston de l'étranger, ont été, en 1793, 436; en 1794, 567; en 1795, 725. En 1784, ils avaient été de 450.

Dans mon premier article sur Boston, (pages 10 et 11 de ce vol.) j'ai parlé de l'irrégularité du mode d'impositions pour les habitans de cette ville, du mécontentement et des inconvéniens qui en résultaient. Cette taxe,

qui a pour objet de pourvoir à l'entretien des rues, des pavés et des gardes de nuit, au soulagement des pauvres dans l'hôpital, au paîement des écoles gratuites, est votée chaque mois de mai dans une assemblée générale. Elle a, dans la dernière, été portée à 40,000 dollars ce qui est 10,000 dollars de plus que les sept années précédentes.

Des 159,759 dollars imposés dans l'État de Massachussetts pour les frais du gouvernement général, la ville de Boston en paie pour sa part 12,958.

Il y a aussi dans l'État de Massachussetts une taxe sur chaque habitant mâle, et elle est dans tout l'État de 28 cents ou de 28 centièmes de dollar. Elle est à Boston de 87 cents. L'augmentation de tous les prix est en grande partie cause de cet immense accroissement (*).

M. *Jeffery*, négociant anglais, établi depuis quinze à vingt ans à Boston, en société avec M. *Jos. Russel*, m'avait, lors de mon premier voyage, invité à prendre à mon retour un logement chez lui. J'y ai passé une semaine très-agréablement. C'est un excellent

(*) Voyez pour le détail des impositions, loix et constitution de l'État de Massachussetts, le voyage de 1796.

et aimable homme, joyeux compagnon, et qui possède cette obligeance franche et amicale que les Anglais ont si bien. Il vit en garçon, a une assez grande fortune, et reçoit chez lui la meilleure compagnie de la ville, dans laquelle se distingue encore le docteur *Eustis*, d'un esprit aimable et très-cultivé, d'un caractère piquant et doux, d'une humeur enjouée et toujours égale, de principes sages et fermes en politique, d'une grande indépendance d'opinion et d'une aussi grande honnêteté de sentimens. MM. Jeffery et Russel sont propriétaires d'une manufacture considérable de spermacéty, et ont deux vaisseaux à la pêche de la baleine. Ils occupent aussi quarante ouvriers dans la plus belle corderie de Boston, qui leur appartient.

Boston, dont les habitans sont connus dans toute l'Amérique pour leur hospitalité envers les étrangers, est une des villes les plus agréables à habiter. J'y ai retrouvé avec plaisir M. *Cabat*, sénateur des États-Unis pour l'État de Massachussetts; c'est encore un homme distingué parmi les Américains, par son esprit orné et son caractère estimable. M. *Gore*, avocat-général pour les États-Unis, homme d'esprit aussi; M. *Sullivan*, avocat-général de l'État même, homme instruit, à qui le parti qui

s'appelle fédéraliste, reproche d'être dans l'opinion contraire; M. *Thomas Russel,* le plus riche négociant peut-être de l'Amérique, et renommé pour sa bienfaisance, sont les habitans de Boston de qui j'ai reçu les civilités les plus distinguées, au milieu de celles que tout le monde m'a prodigué dans cette ville.

Hingham. Le général Lincoln.

Le général Lincoln, en me donnant à la douane, les détails sur le tonnage de Boston, que j'ai placés dans ce journal, avait, par un surcroît d'obligeance, mis pour condition à ce service, que j'irais le voir à *Hingham.* J'ai acquitté ma promesse en passant vingt-quatre heures chez lui, le dimanche, 18 octobre. Le général Lincoln est un des plus vieux des généraux qui ont servi dans la guerre de la révolution. Il l'a faite toute entière, a été à toutes les actions importantes, a parmi les généraux une réputation militaire, et dans toute l'Amérique une réputation incontestée de probité et de bonté. Il a depuis la guerre, été chargé de différentes commissions et négociations avec les Indiens, de la pacification des troubles qui s'élevèrent dans le Massachussetts en l'année 1787; enfin, il est

aujourd'hui à la tête de la douane de l'État, et cette place, une des plus lucratives que le gouvernement puisse donner, lui vaut à-peu-près 5000 dollars, produit des cinq-huitièmes d'un pour cent, qui lui sont alloués sur la recette de la douane. Il doit, sur cette rétribution, payer cinq commis qui font tout le travail, mais il a quelques-autres rétributions qui font face à cette dépense. Le général Lincoln est d'ailleurs membre de l'académie des sciences de Massachussetts. J'ai lu quelques mémoires de lui, contenant des observations d'histoire naturelle, faites dans ses voyages en Amérique, et aussi les détails de son expédition contre les insurgés de 1787. Ces mémoires indiquent un esprit éclairé, et dont la direction constante est vers le bien public. C'est à Hingham que sa famille est établie, et qu'il vient passer le peu de jours dont les devoirs de sa place lui permettent de disposer.

Hingham est sur la baie de Boston, entre ce port et Plymouth. C'est un des plus anciens établissemens du Massachussetts. Les habitans originaires vinrent de *Suffolk* et de *Norfolk* en Angleterre. Le ministre venait particulièrement d'*Hingham*, et la tradition a transmis aux habitans, qui sont pour une

grande partie les descendans des premiers settlers, que ce ministre apporta même d'Hingham la chaire où il prêchait. Pendant bien long-tems, ce village n'a été habité que par les familles des premiers colons. Depuis que l'Amérique se peuple par-tout, d'autres familles s'y sont jointes, et aujourd'hui sa population est portée à environ deux mille individus. Les maisons sont réunies sans régularité, au bord de deux creeks dont la beauté des eaux a dit-on déterminé le choix qu'ont fait de ce local les premiers arrivans d'Angleterre. Elles sont bien bâties et peuplées d'habitans aisés, qui composent une bonne société. Le village, situé dans une position un peu basse, est préservé des vents du Nord, par un rang de petites collines qui l'empêchent aussi de voir la baie, dont il n'est pas distant d'un quart de mille, et dont on a une vue très-étendue et très-agréable de dessus une hauteur dont le pied s'étend jusqu'à la maison du général. Les curiosités du lieu sont un vieux fort de cinquante pieds en quarré, fait par les premiers settlers contre les Indiens.

Hingham est aujourd'hui fameux par une grande réunion de petites écoles, rassemblées autour d'un collège qui a quelque réputation dans l'État. Ces écoles sont au nombre de

quatorze, et réunissent de trois cents à quatre cents écoliers.

Les terres aux environs sont presque toutes sablonneuses, et ne produisent pas plus de vingt-cinq à trente boisseaux de maïs, de l'orge et du seigle en proportion. Les prairies n'y donnent même pas plus de quatre milliers de foin, quand elles sont en bon état. Cependant ces terres se vendent de vingt à quarante dollars l'acre. Le commerce, ou plutôt l'industrie de ce petit village, est une fabrication de seaux, d'écuelles, et de toute sorte d'ustensiles de bois, propres pour le ménage, la laiterie, etc. Les paquebots, établis de Hingham à Boston, en portent dans cette ville une assez grande quantité, pour fournir à une exportation en Angleterre, de quelque valeur. Les bois employés à cette fabrication, sont le pin et le cèdre, tirés de la province de Main. Le général Lincoln est un grand propriétaire de terres dans cette province.

Je ne veux pas oublier de dire que madame Lincoln, veuve du fils aîné du général, qui demeure aussi à Hingham, et que j'ai vue chez le général pendant le petit séjour que j'y ai fait, est une des femmes d'Amérique, dont l'amabilité et la tournure d'esprit m'ont plu davantage, parmi celles que j'ai encore rencontrées

contrées de ce côté-ci de la mer ; on parle avec autant d'éloge de ses qualités que de ses agrémens.

Il y a dans ce township, qui fait partie du comté de Suffolk, plusieurs moulins à scie, à bled et à foulon. Quelques-uns d'eux sont mis en mouvement par la marée.

La route de Hingham à Plymouth ne présente à la vue rien d'agréable ; des settlemens assez multipliés, mais au milieu des rocs et du sable ; il faudrait de l'argent et de l'intelligence pour rendre ces terres de quelque rapport, et l'un et l'autre manquent dans ce pays pour la culture.

Plymouth.

C'est à Plymouth, qu'en 1620 les premiers Anglais persécutés pour leur religion, et rassemblés au nombre de cent de différentes parties d'Angleterre, ont abordé, ou plutôt se sont établis ; car ils avaient pris quelques jours plutôt terre au cap *Cod.* La beauté d'un ruisseau, et la pureté de ses eaux décidèrent leur choix, dit la tradition. Descendus dans ce désert, appelé aujourd'hui Plymouth, au milieu des glaces et des neiges, ils y furent accueillis par les Indiens, alors possesseurs

uniques du terrein ; ils furent assistés par eux dans la construction de leurs premières huttes, furent pourvus par eux des provisions dont ils avaient besoin, et bientôt après de grains pour ensemencer leurs nouvelles terres; et deux ans après, ces Anglais, chassés de chez eux par la persécution, par l'intolérance, devinrent les persécuteurs de leurs hôtes bienfaisans, et leur firent la guerre pour prendre leurs terres et les bannir même de leurs environs.

Cette guerre fut suivie par les différens colons qui arrivèrent successivement d'Europe, pour s'établir dans cette baie, et depuis lors jusqu'à ce jour, les malheureux Indiens ont été l'objet de la persécution, de l'injustice, des mauvais traitemens de tout ce qui a été habitant de l'Amérique septentrionale.

Cette guerre inique dure toujours, pour arracher aux malheureux Indiens, qui subsistent encore, le peu d'acres de terres dont il n'ont pas été chassés; et l'on peut, sans être taxé ou d'une philantropie exagérée, ou d'un jugement trop sévère pour le peuple venu d'Europe, assurer que toutes les cruautés que l'on a pu partiellement reprocher aux Indiens, tous leurs vices, sont le fait des Européens, sont le résultat de notre ambition et de notre cupidité.

La pierre où les premiers Anglais ont mis le pied en débarquant à Plymouth, est montrée soigneusement aux étrangers. La mer l'avait depuis cette époque couvert de vingt pieds de sable, mais la tradition des premiers venus avait conservé le souvenir de la place où elle était enfouie. Aux premiers momens de la révolution elle fut découverte; on employa une grande force pour l'enlever de son enfoncement et la mettre à la hauteur du terrein actuel. Elle se rompit en deux dans ces efforts, et le peuple vit dans cette rupture un augure favorable de la séparation des colonies américaines d'avec l'Angleterre. La partie plus considérable fut laissée sur le rivage, l'autre fut amenée à grande peine sur la place de la ville, où elle est laissée depuis ce tems. L'une et l'autre sont sans aucun monument, sans aucune inscription qui indique l'attention particulière que l'on doit donner à ces rochers mémorables, confondus par leur forme et leur position avec un grand nombre d'autres qui couvrent le pays.

Cette pierre, qu'un étranger est bien aise d'avoir vue, et qui, par les grandes idées qu'elle rappelle, est vraiment monumentale, est le seul objet digne d'attention dans ce

lieu. Le commerce s'y réduit aux pêcheries. Soixante-dix goëlettes de trente à quarante tonneaux, et deux à trois de cent, vont à la pêche sur le banc, quelques-unes la complettent sur les côtes. Les deux bâtimens plus considérables vont quelquefois porter le poisson en Europe ou dans les Antilles. La rade est d'ailleurs sans abri des vents de Nord-est, et ce port est à sec à marée basse. Tous les bâtimens de ce port ont été brûlés ou pris par les Anglais au commencement de la guerre. Ils étaient alors en beaucoup plus grand nombre qu'ils ne le sont aujourd'hui, et le commerce y était plus étendu. Je ne sais si c'est par ce souvenir que les habitans de Plymouth ; sont encore tant exaspérés contre l'Angleterre ; mais les artisans, les ouvriers, les gens de mer, sont enragés contre le traité ; et les personnes d'un rang supérieur s'y montrent contraires, quoique sans exprimer autant de chaleur dans leur opposition. Tandis que le peuple dit qu'il faut déclarer la guerre aux Anglais et se joindre aux Français, ce qu'on appelle les *gentlemen*, au moins m'a-t-on assuré le plus grand nombre d'entre-eux, dit qu'il ne fallait jamais faire un traité de commerce et d'amitié avec les Anglais qui sont et seront à jamais

les plus mortels ennemis de l'Amérique.

A l'occupation que la pêcherie donne aux habitans de la ville de Plymouth, se joignent quelques forges, quelques manufactures de gros ouvrages en fer, mûes en grande partie par la petite rivière, et qui emploient tant dans la fabrication du charbon que dans le charroi du fer en mine, et dans la fabrication des ancres et autres ouvrages, environ de quatre vingt à cent ouvriers. La ville est peuplée de trois mille habitans, et cette population décroît annuellement plutôt qu'elle n'augmente.

Les exportations de Plymouth ont été en 1791, de la valeur de 15,844 dollars; en 1792, de 28,945; en 1793, de 29,427; en 1794, de 35,452; en 1795, de 52,638.

J'étais adressé au général *Warren*, vieillard fort employé durant la guerre, mais plutôt dans l'administration de l'armée que dans la ligne précisément militaire, et qui jouit dans le pays d'une excellente réputation. Il est à présent vieux et infirme. Sa femme, de même âge que lui, est d'une conversation beaucoup plus intéressante. Contre l'usage des dames américaines, elle s'est occupée toute sa vie de lectures de toute espèce; elle a imprimé même un ou deux volumes

de poësies assez estimées, et a écrit une histoire de la révolution, qu'elle a la modestie et le bon esprit de ne vouloir laisser imprimer qu'après elle. Elle assure qu'elle y dit toutes les vérités. Ceux de ses amis qui ont lu cette histoire en tout ou en partie, disent qu'elle est exacte, impartiale et bien écrite. Cette bonne dame de soixante-dix ans est aimable et n'a rien perdu de son activité, ni de sa sensibilité, car elle pleure comme le premier jour un fils qu'elle a perdu à la guerre. Elle en lit sans cesse les lettres, a toujours son portrait devant elle, et n'en est pas, malgré cette sensible affection, moins tendre pour les enfans qui lui restent, dont un que j'ai vu chez le général Lincoln, a perdu aussi la cuisse à la guerre sur une frégate américaine. On assure que les occupations littéraires de cette estimable dame ne l'ont jamais détournée des devoirs de son ménage. Elle est sœur d'un M. *Otis*, célèbre homme de loi de Massachussetts, qui a pris aussi grande part à la révolution, que l'on dit avoir été homme d'un vrai mérite, et qui était père de madame Lincoln, dont j'ai parlé hier.

Plymouth est le chef-lieu du comté auquel il donne son nom, et qui est peuplé d'environ 29,000 habitans. Le sol de ce comté est géné-

ralement aride, mais il contient une grande quantité de mines de fer qui occupent un assez grand nombre de forges.

Newbedford-Township.

Le chemin de Plymouth ici n'a rien que d'ennuyeux, il est de plus très-difficile à trouver. Plymouth est à trente-cinq milles de New-bedfort, et la communication entre ces deux villes si rapprochées, et situées dans le même État, est si peu fréquentée, que personne à Plymouth n'a pu m'indiquer la route au-delà des six premiers milles. Ce n'est qu'à force de questions que je me suis tiré de tous ces chemins croisés dans tous les sens, tous ouverts, et tous aussi peu fréquentés les uns que les autres. Encore ai-je été trompé par un mauvais plaisant qui a prolongé ma route de quatre à cinq milles. On ne voit ici que peu de settlemens considérables; les petits qu'on trouve sont même très-distans entr'eux; le pays est sec et sabloneux, et les bois, dont on ne sort pas, ne sont qu'une suite continuelle de pins blancs et de bouleaux, la plupart employés à faire du charbon; voilà la nature de la route dans toute son étendue. Beaucoup de terres ferrugineuses, qui donnent

assez de minerai pour alimenter un nombre considérable d'usines pareilles à celles de Plymouth. L'aspect de pauvreté qui dans presque tous les pays accompagne les mauvaises terres ou les terres mal cultivées, s'y trouve par-tout. J'ai vu toutefois avec plaisir deux familles nègres établies chacune dans de petites fermes qui sont leur propriétés, et qu'elles cultivent aussi bien que leurs voisins blancs. Ces exemples ne sont pas très-rares dans l'État de Massachussetts.

La pluie considérable dont j'étais percé m'a obligé de m'arrêter à *Middleborough* dans une petite taverne, dont le maître est propriétaire d'une de ces mines. Le minerai se trouve en grain, sur la surface de la terre, ou à quelques pieds de profondeur, et en grande quantité dans l'étang d'*Assowamset.* Cette mine brute donne quelques fois jusqu'à un quart de vraie matière ferrugineuse, quelquefois seulement un huitième. La mine se tire de cet étang par la même espèce de *tramail* dont se servent les pêcheurs d'huîtres; mais elle y est déjà très-épuisée, et le travail d'un homme qui en produisait deux à trois tonneaux il y a quinze ans, en produit à peine un aujourd'hui. Un autre étang, qui se trouve aussi dans le territoire de Middle-

borough, en contient une beaucoup plus grande quantité; mais comme il est aussi beaucoup plus profond, l'extraction de la mine est bien plus difficile.

Les maîtres ouvriers gagnent quarante dollars par mois. Les communs sont au taux des ouvriers de ferme, on ne leur donne que sept ou huit dollars par mois. Les terres se vendent à deux dollars quand elles ne sont pas connues pour renfermer du minerai, et dans ce dernier cas, plus ou moins, selon la richesse de la mine qu'elles contiennent. La taverne est à dix-huit milles de Plymouth. Les lits en sont occupés par les ouvriers employés au travail des forges et des clouteries. Cependant le maître m'en avait promis un, si la pluie continuait; elle a cessé; mais trop tard pour que je pusse arriver avant la nuit à la ville de Newbedfort. Je me suis donc arrêté, cinq milles avant d'y arriver, dans une taverne assez médiocre en apparence, mais que la fatigue et l'appétit m'ont fait trouver bonne.

Newbedfort-town, où je suis arrivé le mercredi 21, est bâti seulement depuis trente ans. C'est encore une des places de cet État, qui se souvient le plus amèrement de la guerre de la révolution. Vaisseaux, magasins, maisons, presque tout a été brûlé par les Anglais. Le

dommage qu'ils ont causé dans cette ville a été évalué à plus de 330,000 dollars. Le commerce a été long-tems à se rétablir, mais il y est porté aujourd'hui plus loin qu'il n'a été dans aucun tems.

Le district de Newbedfort est composé de cinq petits ports : *Newbedfort*, *Westport*, *Rochester*, *Wareham*, *Darmouth*. Les quatre derniers ne sont pour ainsi dire que des ports de construction ; le plus grand nombre de leurs bâtimens est bientôt vendu, soit à Newbedfort, soit dans les autres ports des États où ils font leur premier voyage. Cependant, on compte dans ces quatre ports environ vingt bâtimens de trente à quatrevingt tonneaux qui font le cabotage ; deux à trois dans le nombre vont à la pêche sur le grand banc. Darmouth est un peu plus considérable que les quatre autres, il s'y construit plus de bâtimens, et il a une très-bonne rade, particulièrement sûre contre les vents d'est. Les terres des environs de Newbedfort étant généralement mauvaises, et les ports étant très-multipliés sur les côtes de Massachussetts, les exportations de Newbedfort se réduisent à des fruits, à des légumes, à une petite quantité de maïs, à quelques salaisons de viande et de poisson, et à quelques gros ouvrages en fer.

Les retours ne se font pas toujours dans ces ports, et les bâtimens en sont plus communément frêtés par les négocians. Ceux de Newbedfort sont particulièrement occupés de la pêche de la baleine, qui se fait avec plus d'étendue encore par ceux de l'île de *Nantucket*, distante de vingt-cinq lieues de Newbedfort.

Ce dernier port en emploie ainsi aujourd'hui douze de cent cinquante à deux cent soixante-dix tonneaux. Nantucket en occupe trente ; Boston deux à trois ; Rhode-island un ou deux.

Pêche de la baleine.

C'est sur les côtes du Brésil et dans la mer Pacifique à la même latitude, ou sur les côtes d'Afrique, ou sur celles des Antilles, ou quelquefois même au-delà du cap de Bonne-Espérance, dans les latitudes de dix-huit à vingt-cinq degrés, que se fait la pêche de la baleine, dont les détails sont trop connus pour que je croye devoir les rapporter ici.

La destination de ces vaisseaux vers l'un de ces points, détermine l'époque où leur retour est attendu après une absence depuis dix jusqu'à dix-huit mois. Le succès de ces pêches

n'est pas toujours complet; il est cependant rare qu'il ne soit pas considérable et qu'il ne donne pas au moins vingt pour cent au propriétaire sur les expéditions dont les premières dépenses sont très-fortes. Indépendamment du vaisseau en lui-même, les provisions pour l'équipage, les deux bateaux qui, à proprement parler, font la pêche, les cordes, les harpons, les haches, les chaudières, les barrils tous cerclés de fer, coûtent de cinq à six mille dollars. L'équipage ne reçoit point de gages, il est payé par une part dans l'huile faite à bord. Le capitaine a un quinzième, le second un quarante-cinquième, les matelots ordinaires un cinquantième ou un soixantième selon leur capacité. Un vaisseau de deux cent cinquante tonneaux peut porter deux cent dix à deux cent vingt tonneaux d'huile, indépendamment des fanons de la baleine. Le prix moyen d'un tonneau d'huile était avant 1793 de soixante-cinq dollars. L'huile des spermacétis valait cent dollars, celle des autres baleines cinquante-cinq, et ces dernières se rencontrent plus fréquemment. Aujourd'hui ces prix sont doublés. Cette augmentation tient aux plus grandes demandes d'huile et de bougies, et au plus petit nombre de vaisseaux, européens employés à la pêche. Le profit du

capitaine était donc ainsi dans une bonne pêche de huit à neuf cents dollars pour un voyage d'environ un an, il est aujourd'hui de seize à dix-huit cents.

Un vaisseau de cent soixante tonneaux est monté de quinze hommes ; douze de ces quinze forment l'équipage des deux bateaux qui vont à la poursuite des baleines, trois restent à bord du bâtiment. Les vaisseaux plus considérables ont un troisième bateau et par conséquent six hommes de plus. L'huile mise à bord dans les barrils est souvent au port transvasée dans d'autres barrils, parce que ordinairement les premiers souffrent à la mer, et parce qu'aussi quelques soins que l'on apporte à la fabrication de l'huile, elle dépose presque toujours une espèce de sédiment, également bon pour manufacturer le savon, mais qui dans plusieurs ports d'Europe, rend l'huile moins estimée. Ce résidu, et l'espèce de chair laiteuse qui se trouve dans la tête et dans le ventre de la baleine, sont mis en presse. Cette opération donne une huile aussi pure que la première faite à la mer. Ce qui reste à cette première pression est encore mis sous une presse plus forte, et produit une certaine quantité d'huile, et c'est le dernier marc qui, fondu dans de grandes

chaudières et coulé ensuite en moule, fournit le (*spermacety - candles*) bougies de blanc de baleine. Elles se vendent un demi dollar la livre. Les baleines appelées spermacetis, produisent beaucoup plus de cette matière, puisque seulement dans leur tête, faite différemment de celles des autres, il s'en trouve souvent cinq à six tonneaux, tandis qu'il ne s'en trouve guères que le quart d'un dans les autres. Cependant toutes fournissent plus ou moins de cette matière, propre à être manufacturée en bougies.

La construcion des vaisseaux pour ce genre de pêche est la même que pour tout autre commerce ; seulement une large chaudière est placée entre les deux mâts pour faire l'huile, et ils ont un plus grand nombre d'ouvertures d'un pont à l'autre, afin que les barrils puissent monter et descendre avec plus de promptitude et de facilité. Comme les huiles sont de nature chaude, et attaqueraient promptement les bois verds, dont les vaisseaux Américains sont presque tous construits, on a le soin de leur faire faire un voyage ou deux en Europe avant de les employer à la pêche ; ou ce qui arrive plus communément, les marchands qui envoyent à la pêche achètent des vaisseaux

construits depuis deux à trois ans: les changemens à faire pour les rendre propres à leur nouvelle destination étant de peu de conséquence.

Je croyais, d'après tout ce que j'avais lu et entendu, que la pêche de la baleine était très-dangereuse pour les hommes qui s'y employaient ; que les accidens y étaient fréquens, et l'on m'a donné ici des renseignemens absolument contraires. La flotte de Nantuket est revenue l'année dernière sans avoir perdu un seul homme ; elle était de trente vaisseaux ; cette année elle en a perdu deux. A peine ici se souvient-on d'un seul homme péri par un accident proprement appartenant à la pêche ; et ici, ni à Nantuket, on n'a connaissance d'aucun homme mangé ou blessé par les requins, quoique les exemples des bateaux renversés par les baleines ne soient pas très-rares.

La baie d'*Hudson,* les mers du *Groenland* et du *Labrador,* sont plus abondantes en baleines, et les baleines y sont plus grosses, plus pleines d'huile, et d'une huile meilleure que dans le Sud ; mais la pêche y est plus dangereuse par les montagnes énormes de glace qu'il n'est pas toujours possible d'éviter, et qui brisent un vaisseau quand elles le rencontrent.

On ne peut d'ailleurs envoyer assez tôt de ces côtes-ci dans ces mers, où la pêche est de courte durée. Quelques vaisseaux, dans leur retour d'Europe, y vont de tems à autres, mais cette pêche est en général faite par les Européens.

Quoique les pêches sur les côtes d'Afrique et du Brésil aient encore du succès, on croit cependant remarquer que le nombre des baleines diminue, ce qu'on attribue au nombre de femelles prises avant le tems où leurs jeunes peuvent se passer d'elles. (Les mots anglais, pour exprimer baleine mâle, femelle et jeune baleine, sont *bull*, *cow* et *calf-whales*, taureau, vache et veau-baleine).

Les baleines étaient, il y a vingt ans, fort communes sur les côtes de l'Amérique, et il y a six à sept ans que, quoique moins abondantes, elles y fournissaient encore à une bonne pêche. Aujourd'hui il ne s'y en trouve presque plus; la fréquence des pêches les en a chassées, et deux à trois vaisseaux peuvent à peine y trouver une cargaison suffisante. Les spermacétis même ne se pêchent que dans les mers de l'Inde, sur les côtes d'Afrique et de Madagascar, ou dans la mer pacifique, sur les côtes du Pérou et du Chily.

Les huiles et les bougies de baleine sont

importées

importées dans les différens ports d'Amérique, par les vaisseaux appartenans à Newbedfort, qui emploie à ce transport une douzaine de navires, dont deux à trois font le commerce d'Europe. Vingt vaisseaux appartenans au même port servent aussi au cabotage ; mais les retours sont si peu considérables, que la recette pour les neuf premiers mois de 1795, n'est à la douane que de 219 dollars. Elle n'a été, dans tout 1790, que de 156 dollars. Quant à la valeur des exportations de Newbedfort, elle a été, en 1791, de 26,344 dollars ; en 1792, de 27,176; en 1793, de 27,844 ; en 1794, de 82,085; en 1795, de 62,202.

Le port de Newbedfort, qui est à huit milles de l'entrée de la rivière *Acchussnet*, est bon, plein d'eau jusqu'aux quais dans tous les tems. Le mouillage est excellent. Comme le seul canal par où les vaisseaux d'une certaine force peuvent arriver dans le port, est très-étroit, la rivière étant peu profonde et remplie de rochers dans le reste de sa largeur, on croit le port en sûreté par un fort dont les vaisseaux qui entrent ne peuvent pas s'éloigner de plus d'un quart de mille. La rivière Acchusnet se jette dans une petite baie de son nom. Cette baie communique elle-même à *Buzzard-bay*, qui n'est séparée

de la baie du cap Cod que par une langue de terre, large de trois ou quatre milles, au travers de laquelle on a le projet de faire un canal de communication.

Le commerce de Newbedfort est fait presqu'entièrement par les quakers. Plus de la moitié des habitans de la ville appartiennent à cette société, et forment comme les quakers le font par-tout, un peuple honnête et moral. J'avais des lettres pour plusieurs d'entr'eux. *William Rush* est celui qui m'a procuré le plus de renseignemens. Il est propriétaire de six vaisseaux. Sa famille est de père en fils dans le commerce, et il joint une grande netteté d'idées à une complaisance infatigable pour répondre aux questions. Son père est un des habitans de Nantucket, que M. de Calonne avait fait venir de Dunkerque pour naturaliser en France la pêche de la baleine. Rush a commencé en 1786 cette pêche avec deux vaisseaux, et en 1793, quand les troubles et le maximum l'ont forcé à quitter la France, Dunkerque comptait dans son port quarante bâtimens qui allaient à la pêche de la baleine. Sans doute cette branche féconde d'industrie et de richesse sera promptement reprise en France quand le fléau de la guerre sera passé, et la chaleur de la révo-

lution éteinte. La liberté solidement établie en France, y rendra plus active encore cette prodigieuse industrie, caractère commun du peuple Français ; elle y fera participer toutes ses classes, et conduira notre patrie à la plus haute prospérité ; il n'en est d'aucun genre auquel elle ne puisse prétendre.

Ce bon Rush, âgé de soixante-cinq ans, a toute l'activité de la jeunesse. Il était allé en France avec de violens préjugés contr'elle, et il a fallu tous les troubles qui y ont eu lieu, tous les crimes qui y ont été commis pour l'en faire revenir. Il aime le caractère, la gaîté, l'industrie du peuple français, la loyauté généralement commune aux négocians de ce pays, et le climat de la France, il en parle comme un Français : mais il hait les violences les injustices de la révolution, et les juge avec sagesse et discernement.

Territoire de Newbedfort ; comté de Bristol ; prix des productions et des services.

Les terres aux environs de Newbedfort, médiocres en général, engraissent cependant une assez grande quantité de bœufs pour fournir à l'approvisionnement des vaisseaux de ce

port, et même de Nantuket. Elles se vendent de douze à dix-huit dollars l'acre. Le prix du bœuf est de six pences la livre. La farine du bled y est aussi rare que dans toutes les petites villes du Massachussetts. Elle s'y vend aujourd'hui de treize à quatorze dollars le barril. Le pain y est fait de maïs et d'orge ; c'est le pain commun dans tout l'État. Les biscuits de mer y sont le seul pain blanc que l'on trouve habituellement dans les tavernes. Les gages des ouvriers communs y sont de neuf à dix dollars par mois ; le prix de la construction des vaisseaux est de quarante à quarante-deux dollars du pays par tonneau. Newbedfort est dans le comté de *Bristol*, dont *Taunton* est la ville capitale. Le comté peuplé d'environ 38,000 ames, est abondant en mines de fer. Une de cuivre y a été dernièrement découverte.

Rhode-island. Newport. M. Elem.

La route de Newbedfort à Rhode-island est comme celle qui conduit de Plymouth à Newbedfort, pierreuse, rocailleuse, montueuse ; terres très-médiocres aux environs de Newbedfort. On traverse le township de *Westport*, et l'on passe à la tête de cette rivière, où se

construisent les bâtimens qui vont se charger quelques milles plus bas. Deux seules goëlettes appartenaient à ce port; une vient de se perdre dernièrement sur les côtes de Salem, en revenant de la province de Main.

Les limites de l'État de Rhode-island commencent à trois milles en-deçà de la baie, communément appelée *East-passage*, sur laquelle on vient de construire un pont pour communiquer de la terre à l'île. La longueur de ce passage n'est pas considérable; mais la profondeur de l'eau (elle est de cinquante pieds) et la rapidité du courant et de la marée sont si grandes, que cet ouvrage était regardé comme très-difficile, et que la solidité en est encore jugée douteuse.

L'île de Rhode-island est une succesion de prairies, et de champs de maïs; on y cultive cependant l'orge en assez grande quantité. Les besoins des brasseries de New-Yorck et de Philadelphie élèvent continuellement le prix de ce grain. Jadis cette île était garnie de beaux arbres fruitiers et autres, il ont été coupés par les Anglais dans le tems de la guerre. La terre est légère et sabloneuse, généralement peu fumée, mal cultivée. Le rapport moyen des prés n'est pas deux milliers de foin par acre, et l'acre cultivé ne rend pas plus

de vingt-cinq boisseaux de maïs, ou de cent boisseaux de pommes de terre. Il est des exceptions, mais elles sont dues aux soins particuliers et peu communs que certains fermiers prennent de leurs terres. Près de Newport, par exemple, où l'on peut se procurer du fumier avec assez de facilité et à bon marché, puisque le tonneau ne coûte pas plus d'un demi dollar, les terres sont plus engraissées et produisent jusqu'à quatre-vingt-dix boisseaux de maïs ; mais ces exemples sont rares, et ne peuvent se voir que sur des terres qui indépendamment de l'engrais qu'elles reçoivent, soient de meilleure qualité que l'espèce commune de celles de l'île. Les fermes sont rarement de plus de soixante-dix acres ; quelques-unes en réunissent deux cents, et deux ou trois seulement, quatre cents.

Celle de *Samuel Elem*, pour qui j'avais une lettre de William Rush, est de cent quarante. C'est le seul propriétaire de l'île qui ne cultive pas de ses propres mains. Il est anglais d'une famille de Yorkshire. Des affaires de commerce l'ont amené en Amérique avant la guerre de la révolution. Le long séjour qu'il a été obligé d'y faire, lui a inspiré le goût du pays et l'a déterminé à s'y fixer. Il est établi dans une jolie petite maison à cinq milles de

Newport sur le passage de l'Est. La culture fait sa seule occupation, et jusqu'ici il ne se loue pas encore de ses résultats; mais sa fortune, indépendante de sa ferme, lui permet de ne regarder à ces produits qu'avec l'intérêt de la curiosité, de l'observation et du plaisir. Cette ferme sur laquelle il est depuis six ans, commence à être dans un état vraiment bon. Les murs en pierre séche qui divisent ses champs, sont plus élevés et mieux faits que je n'en ai vus même dans le Massachussetts. Quelques-uns de ses prés sont bien tenus, et commencent à bien produire, mais la difficulté de se procurer des ouvriers l'empêche de pousser ses améliorations aussi vîte qu'il le voudrait. Seul fermier de l'île qui ne cultive pas de ses mains, il éprouve aussi quelques contrariétés de ses ouvriers, plutôt pour la manière dont il veut les faire opérer, que pour le travail en lui-même. Son bétail est d'une beauté distinguée parmi celui de l'île, qui est généralement beau. Ses moutons sont aussi d'une meilleure espèce; il en vend la laine un quart de dollar la livre, et chaque toison lui en donne deux et demi; il entretient de cent à cent cinquante moutons en été, et en réduit pour l'hiver le nombre à soixante. Il tient ses bestiaux à l'écurie depuis le premier décembre jusqu'au

quinze mai. Cet usage n'est pourtant pas général chez les fermiers de l'île. Soit pauvreté, soit opinion particulière, le plus grand nombre n'a pas de grange. Ils mettent en tas dans les prés le foin qu'ils récoltent, et en répandent journellement en hiver dans ces mêmes prés où ils gardent leurs bestiaux, la quantité nécessaire à leur consommation ; le peu de neige qui reste sur terre dans cette île, leur en donne la facilité. On ne tient à l'écurie que les chevaux, et les vaches à lait.

On parle dans toute l'Amérique des fromages de Rhode-island. Ceux qui en fournissent au commerce se font dans l'île de *Connanicut*, dans celle de *Block*, et dans la partie de l'État qui tient au continent ; ceux qui sont fait dans l'île ne servent guères qu'à la consommation des habitans, peu de fermiers élevant assez de vaches pour que la quantité de leurs fromages surpasse leurs besoins.

On donne plusieurs raisons de la pauvreté de Rhode-island. 1°. Les enfans de treize ans y montrent un tel désir de quitter la maison paternelle, que s'ils y sont gardés malgré eux, ils ne travaillent pas aux terres ; mais les pères les y gardent rarement contre leur volonté, et quoiqu'alors ils partagent avec leurs enfans les gages que ceux-ci reçoivent chez d'autres

fermiers, jusqu'à ce qu'ils aient atteint l'âge de vingt-un ans, le dédommagement ne suffit qu'à payer la moitié des salaires des ouvriers étrangers qu'ils sont obligés de prendre. La perte pour le fermier s'accroit donc en raison du nombre de ses enfans ; souvent il ne peut pas payer la quantité d'ouvriers dont il a besoin, et il s'ensuit que les terres sont incomplètement cultivées. 2°. La routine prévaut ici comme par-tout, et y prévaut avec d'autant plus de désavantage pour la culture, que cette île et tout l'État étant rapprochés de la mer dans tous leurs points, les habitans se livrent de préférence à la navigation, qui leur offre des gages plus élevés ; et que, d'ailleurs, les fermiers trouvant avec facilité par deux heures de pêche dans la baie, le moyen de nourrir abondamment leur famille pour plusieurs jours, et cela dans tous les tems de l'année, ils se donnent moins de peine pour obtenir de la terre tous les produits qu'elle pourrait rendre : cette observation peut être faite presque par-tout en Amérique le long des rivages de la mer. 3°. Les productions de la terre n'ont pas dans l'île un débit certain, au moins à chaque instant où le cultivateur désire s'en défaire. Il y a bien à Newport une place de marché, mais les fermiers y portent rarement leurs denrées,

et les consommateurs en général n'y vont pas chercher leurs provisions. Les fermiers qui ont de la viande, des grains, des légumes à vendre, les promènent autour de la ville, et les rapportent à la maison s'ils ne sont pas vendus, ce qui arrive assez fréquemment, les grains dont ils peuvent disposer n'étant jamais en assez grande quantité pour fournir aux spéculations des négocians. 4°. L'île est tellement dépourvue de bois, qu'il n'est pas de fermier qui ne soit forcé d'aller chercher sur le continent celui dont il a besoin pour sa consommation, et il le paye de quatre à cinq dollars la corde. D'ailleurs le défaut de bois sur pied laisse les terres à découvert aux vents, qui sont souvent violens sur l'île. La différence dans la bonté des fruits y est particulièrement remarquable, depuis que les Anglais l'ont dépouillée des grands arbres dont elle était couverte. 5°. Les élections pour toutes les places du gouvernement et de la législature se renouvellant tous les six mois, tiennent les habitans de l'État dans des voyages continuels, enlève beaucoup de momens à la culture, et ajoute ainsi, pour son mauvais état, un inconvénient de plus à tous les autres. 6°. Enfin, le peuple de l'État de Rhode-island est le plus ignorant de tous les peuples Américains. Cet État, placé

dans la Nouvelle-Angleterre, n'a aucune de ces précieuses institutions d'écoles gratuites qui donnent tant d'avantages aux peuples chez qui elles sont établies. Aussi l'histoire ancienne et moderne du petit État de Rhode-island, présente-t-elle plus de désordres que celui d'aucun autre État de l'Union; et ces désordres ayant pour cause première l'ignorance du peuple, sont, comme presque toutes les fautes des peuples, le tort réel des gouvernans.

Le prix des terres, dans toute l'île, est de 25 à 35 dollars. Il était le même il y a six ans, tandis que tous les prix de main-d'œuvre y sont augmentés comme par-tout ailleurs. Les terres, à Newport même, et celles qui touchent à la ville, sont un peu plus chères.

En arrivant à Newport, on voit les hauteurs que les Anglais ont occupées longtems quand ils étaient maîtres de la ville, et les restes des retranchemens qu'ils avaient élevés pour fortifier encore ses hauteurs. Les Français s'en sont emparés au premier moment de leur débarquement.

Newport est de nom la capitale de l'État de Rhode-island, c'est la plus ancienne ville, et celle dont les députés tiennent le premier rang dans l'assemblée, mais elle est de fait très-inférieure en population et plus encore

en commerce à *Providence.* Avant la guerre de la révolution il y avait à Newport dix mille habitans, et Providence en comptait seulement mille. Aujourd'hui Newport est réduit à cinq mille, et Providence en a de six à sept mille. La cause de ce changement est la quantité de riches habitans que Newport a perdus par émigration. Les familles attachées à la révolution ont quitté la ville quand les Anglais en étaient en possession, se sont établis à Providence, y ont porté leurs moyens, et s'y sont fixées, et celles qui étaient attachées à la cause de l'Angleterre ont suivi les troupes anglaises quand elles ont été contraintes d'évacuer l'île. Les troubles politiques qui ont long-tems agité Rhode-island ont prolongé et confirmé cet état de détresse de Newport, et c'est seulement depuis deux à trois ans que son commerce commence à reprendre un peu. Douze vaisseaux assez forts y font le commerce d'Europe, deux à trois font celui de Guinée, et portent des Nègres en Géorgie ou aux Antilles; quarante autres font le cabotage, et quelques-uns vont dans les Colonies; ce commerce est même celui que fait principalement cette ville. La valeur des exportations de Newport a été en 1791 de 217,394 dollars;

en 1792, de 260,337; en 1793, de 247,850; en 1794, de 311,195; en 1795, de 317,860.

L'orge est l'espèce de production du pays qui fournit le plus à l'exportation, les îles de Connanicut, de Providence et quelques autres situées aussi dans la baie, étant particulièrement semées de ce grain. Quelque peu de bois produit par la partie de l'État qui tient au continent et les parties voisines du Massachussetts, et une grande quantité de lin cultivé assez abondamment dans l'État sont aussi exportées de Newport; mais, aux orges près, le peu de productions exportables de Rhode-island est plus généralement chargé sur les vaisseaux de Providence que sur ceux de Newport, qui vont chercher dans les États du Sud des cargaisons pour les transporter ou dans d'autres ports des États-Unis, ou en Europe, ou dans les îles.

Les maisons de Newport sont presque toutes petites, vilaines; elles sont de bois, et ne sont pas peintes; en tout cette ville a tous les traits de la décadence; le port seul a quelqu'apparence de richesse; le voisinage de la mer, la sûreté, la beauté de sa rade, la facilité de son entrée et sa situation le rendent souvent le lieu d'abri, ou de relâche des vaisseaux qui vont du Nord au Sud et du

Sud au Nord du continent américain, et il réunit plus qu'aucun autre un grand nombre de vaisseaux étrangers. Newport semble destiné par tous ses avantages à être un port militaire des États-Unis quand ils auront une marine. Alors sans doute plus de soins seront pris pour le fortifier. Un fort sur *Goat-island* et quelques batteries placées sur la rive opposée n'en défendent aujourd'hui que très-incomplettement l'entrée, et ne l'empêcheraient pas de devenir en cas de guerre la propriété de la puissance qui voudrait s'en emparer la première. Goat-island est fortifiée par les États-Unis à qui l'État de Rhode-island en a fait une cession.

La religion est libre dans l'État de Rhode-island, comme dans celui de Pensylvanie. Les anabaptistes, et aprés eux les quakers, y sont les plus nombreux. Mais le peuple, en général, y est peu religieux ; dans l'île même, qui a quinze milles de long sur trois de large, il n'y a de maison de culte qu'à Newport, et les habitans de la campagne ne s'y rendent pas quatre fois dans l'année. Le peuple de cet État passe pour être difficile, processif, paresseux. Ces défauts (s'ils existent) expliquent encore sa pauvreté. Les opinions politiques sont, dit-on, très-vacillantes dans l'État de

Rhode-island; elles sont moins bien disposées pour la France, depuis que l'ordre commence à s'y rétablir. L'île de Rhode-island était, avant la guerre, habitée par des propriétaires aisés; on voit les ruines de la plupart de leurs maisons, et celles qui existent sont en dégradation, ou occupées dans leurs parties les moins endommagées par des fermiers, que beaucoup de circonstances, rendent très-inférieurs à ceux du reste de la Nouvelle-Angleterre.

On voit, dans l'église principale de Newport, le monument élevé par l'ordre de Louis XVI, à la mémoire de M. de Ternay, commandant l'escadre qui avait amené en Amérique M. de Rochambeau et l'armée française, et qui mourut à Newport en 1780. L'inscription en est très-honorable et simple dans son style.

L'État de Rhode-island s'enorgueillit avec raison d'avoir donné naissance au général *Green*, un des plus grands généraux, si ce n'est réellement le plus grand général de l'armée américaine. Élevé dans la religion des quakers, et exerçant avec honneur la profession de négociant à Newport, Green sacrifia promptement les préjugés de sa secte, et les intérêts de son commerce, à la cause de la liberté, qu'il se résolut à servir contre l'oppression britannique dès le commencement de

la guerre. Il n'est aucun combat, aucune bataille de cette mémorable guerre, où Green n'ait montré une bravoure distinguée et des talens remarquables. Son esprit habile et ferme a plus d'une fois rendu des services aussi importans dans les conseils. Mais c'est par sa campagne de 1781, dans les États du Sud, qu'il est particulièrement célèbre. A la tête d'une faible armée de mille à onze cents miliciens, à peine vêtus, que la confiance qu'il leur inspirait, avait disciplinés, le général Green, par des manœuvres savantes, et par une intrépidité peu commune, chassa successivement de la Haute-Virginie, de la Caroline du Nord, et de presque toute la Caroline du Sud, les armées anglaises, qui dévastaient ces provinces, et en avaient maltraité et dispersé les habitans (*). Il rendit ces malheureux fugitifs à leurs habitations, en forçant les troupes anglaises de se renfermer à Charles-town et à Yorck, où elles furent bientôt complètement vaincues par les armées

(*) C'est dans le même tems que *la Fayette*, à la tête d'une petite armée, empêchant, par une suite habile de marches et de positions, le général anglais de rentrer dans le pays, le poursuivait, le harcelait, et le contraignit enfin au parti fatal pour l'armée anglaise de se retirer à Yorck-town, où, attaquée peu après par *Washington* et *Rochambeau*, elle devait mettre bas les armes.

combinées de France et d'Amérique. Green, aussi humain dans la victoire, qu'entreprenant et brave dans les combats, ne souilla point ses triomphes par la représaille de cruautés que l'exemple des généraux anglais semblait autoriser; ami chaud de la liberté, mais ami aussi décidé de la justice et de l'humanité, sa vie fut une suite continuelle de vertus. Il avait été, après cette campagne mémorable, proclamé le *sauveur des États du Sud*, par les législatures de ces États; il avait été honoré des justes remerciemens du congrès. Mort peu d'années après la paix, le même congrès, exprimant le vœu unanime de l'Amérique reconnaissante, ordonna l'érection d'un monument au siége du gouvernement, en honneur de son patriotisme, de ses vertus et de ses talens.

L'État de Rhode-island a donné aussi le jour à un autre homme distingué par ses talens militaires, et son intrépide activité, mais bien plus encore par son infamie, le traître *Arnold*. Il était marchand avant la révolution d'Amérique, et l'on m'a assuré, conducteur de bestiaux. Ayant embrassé la cause de sa patrie avec ardeur, il s'est rendu célèbre par l'expédition du Canada, et par la marche hardie, qui, au travers des déserts de la province de

Main, par des passages jugés presqu'encore impraticables aujourd'hui pour une armée, l'ont conduit sur le fleuve Saint-Laurent. Arnold, un des généraux sous les ordres du général Gates, avait aussi partagé la gloire du mémorable évènement de Saratoga ; il s'était distingué dans les combats multipliés qui avaient précédé cette grande journée. Peu de tems après, séduit par l'or corrupteur de l'Angleterre, Arnold s'est couvert d'opprobre ; dévastateur, incendiaire de sa patrie, dans les dernières années de la guerre, il s'en est montré l'ennemi le plus barbare. Il voulait ainsi sans doute, paraître digne du payement qu'il avait reçu, de celui qu'il espérait encore, et de la confiance qu'il ambitionnait. Mais le gouvernement anglais, qui sait provoquer et salarier les trahisons, sait aussi mépriser les traîtres ; et Arnold, plus ou moins bien pensionné, vit dans je ne sais quel coin de l'Angleterre, avili par la méfiance et la honte, qui sont et seront à jamais le partage des traîtres ; et il n'a tenu qu'à lui que son nom béni par ses compatriotes, arrivât, chargé de gloire, à la postérité, parmi ceux des plus illustres défenseurs de la liberté américaine ! *Que me feraient les Américains, s'ils me prenaient*, disait-il un jour à un prisonnier.

« Ils vous feraient couper la jambe que vous » avez eue cassée à leur service, » répondit le républicain, » et ils l'enterreraient avec hon- » neur : ensuite de quoi, ils vous feraient » pendre. »

Après avoir couché à la campagne de Samuel *Elem*, et avoir passé quelques heures à Newport, j'ai saisi avec empressement l'occasion d'une goëlette de Boston qui montait à Providence; j'en devais revenir deux jours après; pendant ce tems, mon cheval se reposait, et je reprenais ensuite ma route vers *New-London*, en traversant la large baie qui sépare l'île de Rhode-island du continent. Mais je suis, en vérité, tenté de croire que je porte malheur aux bâtimens où je monte. Le vent, qui était excellent à notre départ, est devenu absolument de bout, une heure après, et nous avons été obligés, sous peine d'essuyer un grand orage, de revenir à Newport, après avoir employé trois heures à prendre des bordées qui ne nous avaient pas avancé deux milles. J'ai donc passé à Newport le reste de ma journée, que j'ai pourtant été finir avec mon ami Samuel Elem, le meilleur des quakers, le meilleur des hommes. Il est garçon, riche, aime la campagne et la société, et j'ai eu ainsi la confiance de ne pas

le géner, en ne me gênant aucunement moi-même.

Bristol. Warren.

Cet excellent Samuel Elem a voulu me faire jusqu'à la fin les honneurs du pays. Il m'a reconduit le samedi 24 à l'extrémité de l'île, où il faut passer la rivière pour se rendre à Bristol. Il a dans son obligeance une simplicité affectueuse qui le distingue de la rudesse que l'on reproche souvent aux quakers, sans paraître moins sincère.

Quoique je n'aie pas suivi dans l'île le même chemin qu'en y arrivant, je n'ai rien observé de différent dans l'aspect du pays, ni dans les habitations, ni dans l'espèce de terres, ni dans les cultures; mais la vue de la baie, des îles qui s'y trouvent, et du continent au-delà de la baie, est extrêmement agréable. Le trajet d'eau de l'île à Bristol est large d'un mille, on le passe dans un bateau à voile; ce bateau est grand, profond et sûr; son seul défaut est que l'entrée en est très-difficile pour les chevaux, le mien s'y est blessé et a pensé se casser les jambes.

De l'autre côté de la rivière, les terres deviennent, jusqu'à Warren, c'est-à-dire, pendant six à sept milles, plus sabloneuses et plus

pierreuses que dans l'île ; mais produisent des fruits et une grande quantité de légumes renommés par leur bonté.

Bristol est un petit port sur la baie ; il fait quelque commerce avec les Antilles. En 1775, les maisons en ont été presqu'en totalité brûlées par le capitaine *Wallace*, commandant une petite escadre anglaise ; elles ont été rebâties depuis, et sont aujourd'hui en beaucoup plus grand nombre qu'à l'époque du bombardement.

Warren est un port de la même espèce que Bristol ; on y construit huit ou dix navires par an. *Barrington*, autre petit port séparé de Warren, seulement par la rivière dont il porte le nom, n'a commencé à être bâti qu'en 1769, et contient environ cent cinquante jolies maisons. Quelques négocians sont établis dans ces trois ports, mais la plus grande quantité des vaisseaux en appartient au commerce de Providence. Ces petits villages sont beaucoup mieux bâtis que Newport. Les terres dépendantes de leur enceinte ont, depuis cette époque, plus que triplé de valeur, d'après l'estimation qui sert de base à la répartition de l'impôt.

A deux milles au-delà de Warren, la route de Providence rentre dans l'État de Massachus-

setts. Les terres y sont pendant plusieurs milles assez sabloneuses ou assez marécageuses pour ne fournir aucune pierre pour les clôtures. D'un autre côté, le bois y est trop rare et trop précieux pour l'employer ainsi. Cependant, on clôt les champs, et cette clôture est dans plus des deux tiers de sa hauteur en terre gazonnée, surmontée ensuite d'une seule traverse; dans d'autres points où les pierres sont moins rares, les clôtures sont faites moitié en bois, moitié en pierres.

Je ne sais si ce que j'avais entendu dire à Newport du peuple de Rhode-island, m'avait donné contre lui une prévention défavorable, mais j'ai cru reconnaitre plus d'obligeance, plus de bonhommie pour répondre à mes questions sur le chemin dans le peuple habitant la petite partie de Massachussetts que j'ai traversée, que dans celui que j'avais quitté, et que j'ai bientôt retrouvé en rentrant sur les terres de Providence.

Ce n'est pas que je n'aie eu fort à me louer de la bonne réception que m'a fait, dans la manière la plus rigidement quaker, *Moses Brown*, pour qui *William Rush* m'avait donné une lettre. Il demeure sur une ferme près le pont d'en haut, sur lequel on passe la rivière *Selchoon*, pour entrer dans le territoire de

Providence. Moses Brown est quaker d'autant plus austère qu'il l'est de choix, et que ce choix ne s'est déterminé qu'à l'âge de quarante ans. Il avait fait alors une grande fortune dans le commerce, qu'il a laissé presqu'en totalité à son fils, pour vivre tranquille, et n'avoir d'autres affaires que celle de s'employer pour les autres. Il paraît bon homme dans sa rude simplicité, et m'a fort pressé de demeurer chez lui, en me disant toujours qu'il ne faisait point de complimens, et que s'il ne voulait pas de moi, il ne me le proposerait pas. Je me suis refusé à sa proposition, voulant faire à Providence le plus court séjour que je pourrais, et profiter des beaux jours qui s'annonçaient; ils ont été rares cet automne.

Les environs de Providence sont plus agréables que ceux de Newport, et donnent une plus grande idée de la ville. La montagne au bas de laquelle celle-ci est bâtie, et qu'il faut descendre pour y arriver, est coupée en deux points différens, et offre un chemin pavé, d'une pente douce et facile. La ville occupe les deux bords de la rivière, ses deux parties communiquent par un pont bien fait. Ses maisons vastes, bien bâties, bien peintes, sont très-multipliées; les rues sont pavées. Cette ville s'étend tous les jours, et l'espérance

d'un plus considérable accroissement est si grand, que les rues et les quarrés de maisons à bâtir sont tracés jusques fort avant sur la montagne. Le commerce est, comme je l'ai dit, beaucoup plus considérable à Providence qu'à Newport: quatre à cinq fois davantage. Les matières d'exportation sont, indépendamment de celles qui viennent de l'État même, produites par une partie du Massachussetts et du Connectitut. Quelques distilleries, les plus grandes peut-être des États-Unis, quelques forges, quelques manufactures de cloux fournissent encore à l'exportation (*).

On tente depuis un an d'établir à Providence des manufactures de coton en filature, et en fabrication d'étoffe. L'entrepreneur dit même qu'il y trouve déjà du profit. Cette assertion tient sans doute plus à sa vanité et à ses espérances qu'à la réalité. Tout ce qui est machine peut donner du profit dans ce pays, mais tout ce qui a besoin du travail des mains ne peut supporter la concurrence avec les produits des manufactures d'Europe, où l'ouvrier plus habile, plus assidu, toujours

(*) Voyez pour les détails des exportations, du commerce, de la constitution, etc., de l'État de Rhode-Island, le Journal du voyage de 1796.

cherchant de l'emploi, est payé deux fois meilleur marché qu'en Amérique et sur-tout que dans les ports.

Quelques vaisseaux de Providence font l'odieux commerce des nègres, et le font malgré les loix du Congrés qui le défendent. Les négocians qui y sont intéressés disent que le Congrès ne peut pas par ses loix affaiblir ou fortifier la constitution; que la constitution ayant permis jusqu'en l'année 1808 l'importation des nègres dans les États qui voudraient en admettre, ce commerce ne peut recevoir jusqu'à cette époque d'altération par aucune loi générale; que c'est aux États particuliers à faire à cet égard leurs loix, et que, comme l'État de Rhode-island n'en a fait aucune contre le commerce des nègres, ils en achettent et les portent en Géorgie, où il n'existe point de loix contre leur admission. Vingt vaisseaux à peu-près dans les différens ports de l'État font ce commerce, et portent des nègres tant en Géorgie que dans les Antilles.

Je m'étonne qu'une telle contravention aux loix générales et dans une matière aussi cruellement contrastante avec l'esprit de liberté et la disposition générale de l'Amérique ne soit pas dénoncée au Congrès. On m'assure ici qu'elle va l'être. Au demeurant, les négocians

de Rhode-island qui font le commerce de nègres, le font un peu moins cruellement que les négocians d'Europe. Ils ne chargent dans leurs vaisseaux qu'un nègre par tonneau, tandis que les Anglais en chargent, dit-on, un et demi et jusqu'à deux. Les nègres quoique toujours dans les fers, ont plus de place et souffrent moins. Les vaisseaux employés à ce commerce sont aussi moins grands, et les nègres arrivent généralement en bonne santé, du moins on l'assure.

Un seul vaisseau de Providence est employé à la pêche de la baleine, dont le mauvais succès a dégoûté plusieurs autres qui y étaient occupés les années précédentes. Enfin le commerce de ce port se dirige jusqu'en Chine, et jusqu'à *Nootka-sound.* Cependant l'accroissement des vaisseaux, l'augmentation et l'embellissement des maisons est plutôt à Providence le résultat de l'augmentation de la fortune des habitans nés dans le lieu, que de l'établissement des étrangers dont il n'y a presque point.

Ce petit État placé au milieu de la Nouvelle-Angleterre, prouve par la différence de ses manières, de ses habitudes, de ses principes, quelle est en bien ou en mal l'influence d'un gouvernement sur les points qui sembleraient

devoir en recevoir le moins. Il paraît que les gens sages désirent un changement à cette constitution particulière de Rhode-island. Il a déjà été proposé à l'assemblée de former une convention *ad hoc :* mais la majorité a rejetté cette proposition, que les gens à propriété espèrent faire réussir d'ici à deux ou trois ans.

La population de l'État entier s'élève à soixante-huit mille ames. La totalité des taxes levées au profit de l'État, est de 20,000 dollars. Quand on sait que les appointemens du gouverneur ne sont que de 666 dollars deux tiers, et que les membres de l'assemblée ne sont point payés, on n'est pas étonné de la modicité de cette somme dont Newport paie 3,916 dollars deux tiers, et Providence, 7,120. Les taxes de comtés et de townships s'élèvent à-peu-près à la même somme. Il y a peu de pauvres dans l'État, et les chemins sont entretenus par une journée du travail de chaque habitant. Il se fait très-peu d'améliorations extraordinaires dans les chemins ; l'État est si petit qu'ils paraissent toujours suffisamment bons aux gens de campagne qui s'embarrassent peu que les voyageurs les trouvent un peu plus ou un peu moins commodes, et quand

il s'y fait quelques travaux extraordinaires, ils se font par souscription.

Mais le nombre des riches dans cet État, n'est pas considérable; celui des gens qui veulent le paraître l'est encore moins, et cela aussi par une suite de l'esprit du pays et de la démagogie de la constitution. Il en est de même de tout établissement public; un collége est entretenu à Providence par des legs, des donations et des souscriptions particulières, et il est si incomplettement entretenu, que les familles qui veulent donner à leurs enfans une éducation un peu soignée, les envoient dans le Massachussetts ou dans le Connecticut. Les principales dotations de ce collége ayant été faites par un anabaptiste, il a mis pour condition que la première place et le plus grand nombre des autres devaient être occupées par des hommes de cette religion, et cette disposition de la fondation a attiré et fixé dans l'État une plus grande quantité d'hommes de cette secte que de toute autre. Les quakers n'y sont pas aimés, ils y ont d'abord une rigidité rude, une exagération dans leurs principes, dans leurs manières et même dans leurs vêtemens, contraires à la simplicité estimable et même à mon avis aimable des vrais quakers de Philadelphie.

Cependant ils sont comme par-tout ennemis du commerce des noirs, ennemis de l'esclavage ; et cette vertu qui choque si positivement l'intérêt des propriétaires de nègres, dans ce pays où l'esclavage est autorisé par les loix, les y fait voir d'autant plus de mauvais œil que la petitesse de l'État donne une grande facilité à l'évasion des esclaves.

Il y a dans Providence quelques marchands riches qui jouissent même de leur fortune avec une sorte de luxe. MM. *Clark* et *Nitinghale* sont de ce nombre. Je leur étais adressé. J'ai été très-civilement accueilli du premier, qui paraît être un homme de bon sens et de principes raisonnables. Je dois ajouter que j'ai dîné chez lui avec un des habitans de la ville, qui récemment arrivé de France, et s'exprimant très-fortement contre la révolution et ses *injustices*, se vantait d'avoir acheté à très-bon compte un château d'émigré près Vincennes, et citait un assez grand nombre de ses compatriotes, qui, aussi révoltés que lui des proscriptions et des confiscations, en avaient aussi utilement profité. Je ne sais pas le nom du moral *gentlman*, je me ferais un devoir de le faire connaître.

Le plus riche de tous les négocians de Providence est *John Brown*, frère de Moses

Brown, le quaker dont j'ai déjà parlé. Il a fait dans une partie de la ville des établissemens dignes de l'Europe. Il a de ses propres deniers coupé une montagne qui descendait jusques dans la rivière, et dans cette partie coupée il a établi des quais, bâti des magasins, des moulins, des maisons, une grande distillerie, enfin un pont qui abrège de plus d'un mille la route de Newport à Providence. Il a vendu beaucoup de ses maisons, ses quais servent au chargement et au déchargement des nombreux vaisseaux dont il est propriéraire, et sa distillerie considérable lui donne le moyen d'engraisser avec grand profit beaucoup de bœufs, dont le travail en été lui est d'un grand secours, et par là d'une grande économie. Je n'avais pas de lettres pour lui, et j'ai resté trop peu de tems à Providence pour pouvoir lui être présenté. Mais j'ai fort regretté de quitter cette ville sans connaître personnellement un homme que ses entreprises font juger devoir être d'une intelligence au-dessus du commun.

Les terres autour de Providence et dans tout l'État sont inférieures à celles de l'île, elles rapportent quinze à vingt boisseaux de maïs; les autres productions dans la même proportion.

Providence a deux églises, une d'anabaptistes et une de presbytériens, remarquables par l'élégance et la simplicité de leur construction et de leur décoration. Le clocher de la dernière est léger et hardi.

Le prix de la construction des bâtimens et celui du travail en général sont à Newport et à Providence le même qu'à Newbedfort, mais les nègres y sont à-peu-près les seuls domestiques.

L'État de Rhode-island, et particulièrement l'île, donnent beaucoup de colons aux nouveaux pays et jusqu'en Canada, peut-être plus en proportion que le Massachussetts, qui cependant en fournit beaucoup aussi. Il y a une banque établie dans l'une et dans l'autre de ces deux villes. Celle de Newport vient de l'être récemment. Les billets y sont pour le plus grand nombre d'un dollar.

Scituate et Fishes-tavern.

Scituate est un des townships de l'État de Providence. *Fishes-tavern*, où je me suis arrêté le dimanche 24, est distante de vingt-six milles de la ville. La route jusques là est montueuse, remplie de pierres, et aussi mauvaise que puisse être une route de cette es-

péce. Les terres deviennent moins bonnes encore et plus mal cultivées, les maisons plus pauvres et plus rares, à mesure que l'on s'éloigne de Providence; de vastes étendues de bois assez mauvais où ne croissent que des petits chênes rabougris, et une plus grande quantité de pins et de bouleaux; des prairies mal tenues, où l'on voit cependant d'assez beaux bestiaux, occupent les parties de terrein défrichées, et se trouvent souvent au milieu des forêts comme dans les pays les plus éloignés. Quelques creeks font tourner plusieurs moulins à scie, et mouvoir plusieurs forges; mais bois, prairies, maisons, usines, tout a l'air pauvre. Cependant dans le cours de la route il y a quelques vues de vallons assez agréables. La saison a d'ailleurs été si pluvieuse, que les plus mauvais prés conservent une verdure qu'ils n'ont pas communément à cette époque de l'année.

Arrivé à la taverne j'y ai trouvé M. *Trumbrull,* sénateur des États-Unis, voyageant avec sa famille. De tous les Américains pour qui j'avais des lettres d'Europe, c'est un de ceux que j'avais le moins rencontré pendant la tenue du Congrès. Mais je l'avais vu cependant quelquefois à Philadelphie. C'est donc une de mes plus anciennes connaissances en

Amérique,

Amérique, et dans l'isolement de mon solitaire voyage, j'ai éprouvé en le rencontrant une espèce de plaisir qu'on ne peut bien concevoir peut-être qu'en s'identifiant à ma position.

Norwich et New-London.

Après Fishes-tavern, où j'ai couché, on voyage encore sept milles dans l'État de Rhode-island, et toujours dans un pays et par des chemins semblables à ceux dont je me plaignais hier. On commence à les trouver plus soignés en entrant dans le Connecticut. Sur la frontière les terres sont semblables, mais mieux cultivées ; les maisons ne sont pas beaucoup meilleures, mais en avançant un peu plus, les maisons et les champs prennent une plus belle apparence. Les rivières de quelque largeur sont assez multipliées, et quoique dans tout ce trajet le terrein soit sabloneux et léger, les meules de foin sont plus nombreuses et plus grosses dans la même étendue de terrein, par conséquent le bétail y est en plus grande quantité. On rencontre fréquemment des moulins, des forges, des tanneries jusqu'à *Norwich*, petite ville bâtie sur un creek qui se jette dans la rivière de *Thames*, à l'endroit où elle commence à être navigable.

Le port est cependant encore distant de deux milles du lieu où le gros de la ville a été bâti, dans un tems où les idées de commerce étaient fort éloignées.

De Norwich à New-London, les terres sont meilleures, mais toujours légères ; c'est une suite de vallons arrosés d'une grande quantité de petites rivières, de creeks ou de sources, qui grossissent promptement les eaux de la Thames. Toutes les prairies sont remplies de bouquets d'arbres comme en Angleterre ; la vue n'est jamais étendue, mais est toujours agréable et riante. Les maisons y sont plus considérables, meilleures, mieux peintes ; l'habitant y est mieux vêtu, et ressemble déjà plus à celui du Massachussetts. Une partie du chemin est améliorée par entreprise ; les chevaux et les voitures y sont soumis à un péage. La navigation de la rivière qui est ouverte aux bâtimens de cent tonneaux jusqu'à Norwich, et le commerce de New-London avivent tout ce pays. Enfin on arrive dans cette ville par une descente moins soignée peut-être que celle de Providence, mais douce et bonne.

New-London est bâti le long de la rivière de Thames, à deux milles de la mer. Sa principale rue a un mille de long ; les maisons ne sont pas toutes jointes les unes aux autres,

mais les intervalles sont peu nombreux, et se remplissent journellement de nouveaux bâtimens. Quelques rues adjacentes, même parallèles, se garnissent aussi de jolies maisons. New-London a été en 1781 presqu'entièrement brûlé par les Anglais, conduits par l'infâme Arnold, et le dommage qu'ils ont causé a été alors estimé à 500,000 dollars. C'est aujourd'hui parmi les villes du quatrième ordre d'Amérique, une de celles dont l'apparence est la plus agréable, quoique entourée de gros rochers.

New-London peut être regardé comme le port principal de l'État de Connecticut, son mouillage est sûr, ses eaux assez profondes, et la navigation pour y arriver, sans aucun danger. Son entrée est aujourd'hui défendue par deux forts, celui de *Grisworth*, sur la rive Est de la Thames, et celui de *Trumbull*, sur la rive opposée, celle même où la ville est bâtie. Je n'ai vu que ce dernier qui est en bien mauvais état, mais le peu de largeur de la rivière rend très-facile la défense de cette entrée. Les vaisseaux de Norwich ne peuvent achever leur chargement qu'à New-London, et il en est de même de ceux de la rivière de Connecticut, et du port de *New-haven*, quand leur force excède cent vingt tonneaux.

Le district de New-London, comme douane, s'étendait autrefois jusques sur la rivière de Connecticut. Les représentations des négocians de cette rivière ont déterminé le congrès, dans sa dernière session, à faire un district séparé pour leurs ports, et à réduire celui de New-London à ce port même, à celui de Norwick et à celui de *Stoming-town*, autre petit port sur la rivière *Mistruck*, dans la partie du Connecticut la plus voisine de l'État de Rhode-island. Dans l'état actuel, le district de New-London occupe à-peu-près six mille tonneaux au commerce avec l'étranger, autant à-peu-près au cabotage, et six à sept petits bâtimens que Stoming-town envoie à la pêche de la morue. On peut évaluer à cent dix tonneaux, l'un dans l'autre, les bâtimens employés au commerce avec l'étranger, et à quatrevingt ceux employés au cabotage. Les exportations de New-London ont été en 1791, de 508,993 dollars; en 1792, de 519,333; en 1793, de 548,658; en 1794, de 563,468; en 1795, de 517,858.

Le commerce de New-London, à l'étranger, se fait presqu'entièrement avec les colonies. Les exportations consistent en chevaux, en bœuf et porc salé, en mulets, bétail de toute espèce, volailles, légumes, bois, beurre, fromage,

et en poisson salé. L'ordre dans lequel ces différentes denrées se trouvent écrites ici, indique la proportion de leurs quantités dans le tableau des exportations. Les chevaux et les bestiaux sont élevés en grand nombre dans l'État même, mais il en arrive beaucoup aussi des parties du nord de l'État de New-Yorck et de ceux de Vermont, de New-Hampshire et de Massachussetts.

Indépendamment de la nonchalance des négocians d'Albany, qui laissent ainsi échapper de leurs mains, cette branche utile et abondante de commerce, si bien à leur portée, la grande habitude que les gens de mer de New-London ont de cet espèce de chargement, et les succès qui en résultent pour eux dans la traversée, font donner par les propriétaires la préférence à cette voie sur toute autre. On assure qu'il ne meurt pas, par terme moyen, un centième d'animaux de toute espèce dans le trajet jusqu'aux colonies, et à voir à quel point ils sont empilés les uns sur les autres à différens étages, et serrés dans chacun, on a peine à croire qu'un quart puisse échapper. Les propriétaires des bâtimens se chargent de l'approvisionnement des nourritures qui sont toujours de la meilleure qualité. La plus grande propreté est entretenue dans toutes ces diffé-

rentes cases, et il y a peu d'exemples que le mauvais tems et les longues traversées occasionnent de grandes pertes. Le capitaine est communément payé par mois, sans aucun intérêt dans la cargaison; seulement quand il est, ce qui arrive souvent, chargé de la vente dans les îles, il y a cinq pour cent de commission.

Presque tous les animaux destinés à être portés sur des bâtimens de Norwich, souvent même sur ceux de la rivière de Connecticut, arrivent à New-London par terre, et s'y embarquent sur les bâtimens qui viennent les y attendre. Le bœuf et le porc salé, le beurre et le fromage sont aussi versés par ce port, en grande quantité dans les autres des États-Unis. Plusieurs des navires qui les y portent prennent en retour un chargement pour les colonies ou pour l'Europe. Les exportations directes en Europe, c'est à-dire, en Angleterre et en Irlande, se bornent à une douzaine de cargaisons par année, et consistent en bois, graine de lin, potasse et pearlasse, et en poudre de sumac, qu'un négociant du port a le privilège exclusif (à titre d'invention) de fabriquer pendant quatorze ans. Le sumac, qui croît abondamment dans les terres incultes, est coupé en petits morceaux et mis à sécher, puis au

printems, il est moulu dans des meules de pierre, et réduit en poudre assez grossière ; il est alors propre à la teinture. Il se vend dix-huit dollars et un tiers le barril, et il s'en exporte depuis deux années seulement, deux mille barrils par an.

Quant à la pêche, le lieu où elle se fait est trop éloigné des côtes de New-London pour que le poisson puisse y être rapporté pour sécher. Il reçoit sur les îles de la province de Main, quelquefois sur les côtes de Labrador, toutes ses préparations, et il est rapporté à New-London, propre à la vente, et delà envoyé dans les colonies, ou à New-Yorck ou à Boston, qui l'emploient dans leur grand commerce. Les retours des colonies se font généralement à New-London même ; mais il est rare que ceux d'Europe y arrivent. L'exiguité des capitaux des négocians du Connecticut, les met hors d'état d'attendre les rentrées de leurs fonds aussi long-tems qu'il le faudrait si les marchandises arrivaient dans leur port, où le débit ne pourrait s'en faire qu'avec lenteur. Aussi les stores du Connecticut sont-ils presque tous fournis par Boston ou par New-Yorck. Il y a cependant quelques exceptions.

Les négocians de New-London ne sont pas

propriétaires de tous les vaisseaux de leur port. Quelques-uns appartiennent à ceux d'Harford et de New-Yorck. Peu de négocians du Connecticut ont trente mille dollars à mettre au commerce, en comptant même leur crédit, dont sagement ils font peu d'usage. Aussi les fortunes, qui comme le commerce reçoivent un accroissement annuel, s'augmentent-elles dans une proportion plus lente que dans presque tous les autres ports actifs de l'Amérique. Cette proportion est à peu-près d'un cinquième depuis six ans. Celle de l'accroissement et de l'embellissement des maisons est la même. Je tiens tous ces détails de M. *Hundington*, receveur des douanes de ce port, homme instruit, intelligent, et d'un bon esprit.

Les meilleures terres, dans tout ce district, même aux environs des villes, ne se vendent pas au-dessus de vingt-cinq dollars l'acre. Elles produisent plus d'un tiers au-dessus de celles de Rhode-island, en y comprenant même l'île. Le prix de la main-d'œuvre y est aussi plus élevé. Deux tiers de dollars par jour, ou treize à quatorze dollars par mois, sont les salaires de l'ouvrier de la ferme. L'hiver, c'est-à-dire, le tems ou les bestiaux doivent être nourris au sec, n'est pas de plus de quatre

mois et demi à cinq mois. Beaucoup de fermiers ne les tiennent dans aucun tems à l'écurie. Le manque d'étables et de granges est bien pour quelques-uns la raison de cette pratique, qui, par quelques autres plus riches, est aussi jugée plus salutaires aux bestiaux.

New-London a quatre mille habitans. Il a une banque incorporée en mai 1782, dont le capital est de 50,000 dollars, et peut s'élever à 500,000, ayant d'ailleurs les mêmes réglemens que celles d'Harford, dont je parlerai. Les billets sont divisés jusqu'à un dollar. Les dividendes de cette banque ont été de trois et demi à quatre pour cent par semestre. New-London est la capitale du comté auquel elle donne son nom, qui est peuplé d'environ trente-cinq mille habitans, dont cinq cents esclaves.

Chelséa.

En quittant New-London pour aller à Harford, il m'a fallu reprendre la route de Norwich ; mais au lieu de traverser la ville, j'ai passé par le port qu'on nomme *Chelsea*, et qui, comme je l'ai dit, est à deux milles de la partie de Norwich la plus peuplée. C'est-là que la rivière, formée de la réunion du *Guina-*

baug et du *Shetuket*, prend le nom de Thames. C'est même, je crois, le seul exemple d'une rivière dans le Connecticut, à laquelle on n'ait pas conservé le nom Indien. Au-dessus de cette jonction et de la chûte dont je vais parler, la Guinabaug n'est navigable que pour des bateaux. La Thames a, dit-on, douze pieds d'eau dans tous les tems, et est large, à cet endroit, d'environ un huitième de mille. Une douzaine de goëlettes, de sloops, ou brigs, y étaient en réparation quand j'y suis passé. Cent ou deux cents maisons, quelques-unes assez jolies, sont bâties des deux côtés de la rivière, et communiquent par un pont de planches. A un mille du pont, et sur le chemin de Norwich, la Guinabaug, un des élémens de la Thames, se précipite de rochers assez élevés, et forme une chûte qui vaut la peine d'être vue, sur-tout pour la position hardie, et la grande élévation des rochers qui en forment la scène, et pour l'effet peu commun de bouillonnement que produisent les eaux en tombant.

La banque de Norwick, incorporée en mai 1795, a les mêmes réglemens que celle de Harford. Son capital peut s'élever de cinquante mille à deux cents mille dollars. Ses actions sont de cent dollars; ses billets, jusqu'ici

très-peu reçus, se divisent jusqu'à un demi-dollar.

Norwich et Chelséa contiennent environ trois mille habitans. Des moulins de toute espèce sont établis dans leurs environs, où l'industrie et l'activité sont grandes.

Entre Norwich et Lebanon, et dans les environs de Norwich principalement, les bois sont multipliés ; presque tous les sommets des collines en sont couverts ; mais par-tout les penchans sont cultivés, ainsi que les vallons, souvent vastes, qu'on rencontre dans la route.

Lebanon.

Dans le Connecticut, l'éducation des bestiaux est la destination principale des terres. Les environs de Lebanon sont connus pour en élever plus encore qu'aucune autre partie de l'État. Ce township est dans le comté de Windham, peuplé de vingt-neuf mille habitans dont cent soixante à-peu-près sont nègres esclaves. La population de Lebanon est d'environ quatre mille ames. La réunion la plus considérable de maisons y est de cent cinquante à cent soixante, toutes bâties sur une rue large de deux à trois cents toises, et qui sert de pâturage commun aux bestiaux du

pays. Les maisons sont généralement petites, mais propres, et si elles ne donnent pas l'idée de l'opulence, elles donnent moins encore celle de la pauvreté. Cette même apparence est commune à presque toutes les parties du Connecticut.

Indépendamment des moutons et des cochons, élevés en quelque abondance, les fermiers de Lebanon entretiennent généralement un bœuf, une vache ou un mulet, par deux acres. Ils vendent annuellement le quart de leurs bêtes à cornes, sans distinction d'âge. Les chevaux sont mis en vente à trois ans, et les mulets à deux. Les uns et les autres sont destinés aux colonies. Le propriétaire vend dans sa ferme les mules de deux ans, de quarante à cinquante dollars.

Une meilleure culture, des soins plus intelligens dans le choix des herbes à semer, dans l'engrais, dans l'arrosement, dans la propreté des prairies, tripleraient les produits de ces terres. Mais ici, comme ailleurs, le haut prix de la main-d'œuvre est donné pour cause de ce manque de soin avec moins de raison cependant que dans les terres à grains, et, comme ailleurs, l'ignorance et l'habitude en sont les motifs réels. Peu de terres sont fumées, et peu de soins même sont pris pour

recueillir le fumier, qu'il serait aisé de ne pas perdre. Les ouvriers se payent ici dix à douze dollars par mois. Les meilleurs terres, vingt dollars l'acre.

La maison de M. Trumbrull, sénateur des États-Unis, a, comme lui, la modestie et la simplicité pour partage. Il faut, quand on y est, éloigner un peu les idées européennes, pour s'accoutumer à penser qu'on est chez un des hommes les plus riches de l'État, qui occupe une des plus importantes places de l'Union. Je ne puis assez me louer de sa réception obligeante, et de celle de toute son aimable famille. M. Trumbrull a un frère connu par ses talens pour la peinture. Il a entrepris les tableaux des actions les plus brillantes de la guerre qui a donné l'indépendance à son pays. Plusieurs d'eux sont déjà gravés en Angleterre, où il est lui-même employé par le gouvernement des États-Unis.

Harford.

Le pays entre Lebanon et Harford offre le même aspect que les parties du Connecticut que j'avais vues jusqu'ici. Les bois sont de beaux chênes et d'hyckoris. Peu de grands arbres cependant, excepté ceux qui sont iso-

lés dans les champs. Les bois semblent être plutôt de nouvelle plantation, qu'appartenir à l'état primitif de l'Amérique. Le terrein est toujours léger, beaucoup de pierres, et l'on ne conçoit pas, en voyant leur abondance, comment les maisons sont toutes de bois. Le pays, qui est toujours plus ou moins montueux, s'applatit entièrement à huit milles, en approchant de la rivière de Connecticut, et devient absolument plaine. Les terres sont plus sablonneuses, mais d'un sable gras. Les prairies sont plus vertes, plus épaisses; et les habitations généralement multipliées dans cet État, le deviennent plus encore en approchant de Harford, que l'on n'atteint qu'après avoir passé la rivière dans un bac large et sûr, ressemblant beaucoup, par sa forme, à nos bacs de la Seine, mais conduit à la rame, et gouverné aussi par une rame.

J'ai été tristement désappointé, en apprenant que le colonel *Wastworth* n'était pas à Harford. Je le connaissais de Philadelphie. Il m'avait fort invité à venir chez lui. La confiance de le trouver, m'avait fait négliger de prendre aucunes lettres pour cette ville. Ainsi, au chagrin réel de ne pas voir un des hommes les plus importans de l'État, par ses richesses et son influence, et

par conséquent celui dont je devais attendre les informations les plus complettes, s'est joint encore l'inconvénient de ne pouvoir m'adresser à personne, pour en recevoir de moins étendues sans doute, mais au moins quelques-unes intéressantes sur cette ville, la plus peuplée de l'État de Connecticut, et qui en est généralement considérée comme la capitale. J'ai cependant trouvé, dans une ou deux maisons où je me suis introduit, et dans l'auberge très-fréquentée par les habitans de la ville, des personnes obligeantes et raisonnables qui ont bien voulu répondre à quelques-unes de mes questions ; et voici ce que j'en ai recueilli.

1°. Harford est peuplé de six mille habitans; le nombre en augmente annuellement, mais dans une proportion pareille à celle dont se fait l'augmentation de la population de New-London. 2°. Soixante à quatrevingt bâtimens, depuis vingt jusqu'à soixante tonneaux, appartiennent à ce port, sur lequel les renseignemens qui m'avaient été donnés à New-London, se trouvent absolument justes. Quelques bâtimens de deux cents tonneaux y sont construits, mais ceux-là descendent la rivière sans être chargés, parce que, dans les saisons ordinaires, il n'y a pas plus de six pieds

d'eau. 3°. Le commerce d'Harford est de la même nature pour les denrées qu'il exporte, pour les lieux où elles sont exportées et pour ses retours, que celui de New-London. 4°. Les terres, dans les environs d'Harford, se vendent en corps de ferme, depuis trente-quatre jusqu'à quarante dollars l'acre, et produisent du bled. 5°. Les manufactures de drap, que l'on avait établies depuis quelques années, dans lesquelles le colonel Wastworth avait un intérêt considérable, et qui étaient montées à quelque point de perfection, sont en décadence. Elles ont été abandonnées par leurs premiers entrepreneurs, et les seconds sont aujourd'hui menacés d'une perte plus grande encore que les premiers, par la raison de la rareté des ouvriers, de la facilité qu'ils ont de gagner de plus gros gages en allant à la mer, et par la cherté de la main-d'œuvre, qui est la conséquence du désir général, de devenir propriétaire, désir si naturel et si aisé à satisfaire en Amérique. Toutes ces raisons s'opposent à l'établissement de grandes manufactures dans les États-Unis, autres que celles qui, ayant l'eau ou le feu pour principaux agens, réduisent à presque rien le travail des bras.

Ce besoin de manufactures est moins grand

dans le Connecticut qu'ailleurs, parce que plus généralement encore, on y fabrique dans chaque ferme tout ce qui est nécessaire au vêtement de la famille, et qu'ainsi la cherté des étoffes d'Europe n'est pas sentie par la classe la moins aisée des habitans.

Harford est une petite ville régulièrement tracée, et coupée d'une petite rivière qui, avant d'y arriver, arrose d'agréables prairies dont tous ces environs sont couverts. Les maisons y sont petites et jolies; aucune ne semble plus magnifique que les autres. On y construit à présent un bâtiment pour l'assémblée de l'État, qui tient ses sessions une année à Harford et l'autre à *New-haven*. Cette maison, dont les soubassemens très-élevés sont d'une pierre rougeâtre qui se trouve dans le pays, et dont les deux étages supérieurs sont en briques, est presqu'entièrement achevée. Elle a fort bonne apparence, et conserve dans la masse une simplicité de bon goût, que les artistes français trouveraient cependant un peu lourde.

Le pays qui environne Harford est charmant. C'est une suite continuelle de prairies assez bien soignées, que l'humidité de la saison entretient aujourd'hui vertes comme au printems, elles sont couvertes de bestiaux, de

chevaux et de mules, et chargées de toute espèce d'arbres, mais principalement d'arbres à fruit. Les propriétés de chacun sont peu étendues, par conséquent les maisons très-multipliées. Elles ne sont ni aussi ornées ni aussi bien peintes qu'aux environs de Boston, mais elles réunissent complettement dans leur exiguité tout ce qui est nécessaire au besoin et à la commodité de ceux qui les habitent, et pour être enfin ce qu'exprime si bien le mot anglais *confortables*. L'aspect de l'autre côté de la rivière, est le même, et la vue de ces jolies prairies est terminée des deux côtés par des montagnes assez élevées, qui, dans cette partie, sont les unes et les autres parallèles à la rivière.

En atendant le dîner à la taverne, j'ai entendu deux Messieurs parler français. Je ne puis me défendre d'un attrait plus fort que moi, lorsque je rencontre des compatriotes. Ceux-là ne l'étaient qu'à demi, comme je l'ai appris en les abordant. Ce sont des habitans de la Martinique, fixés depuis plusieurs mois sur deux petites fermes qu'ils ont achetées. La connaissance s'est promptement établie entre nous; nous nous sommes assis au même bout de la table, et l'un d'eux le plus parlant et le plus persuadé qu'il connaissait son

monde, m'a attaqué sur Philadelphie, où il assurait qu'il avait les meilleurs correspondances : « Il y a là, » disait-il, « des Français » de la première distinction, des personnes » de la famille de *Bourbon.* » — Je ne le crois pas, lui ai-je répondu, au moins ils n'y étaient pas au mois de mai dernier. « Je vous » demande pardon, » m'a-t-il répliqué très-civilement, mais aussi très-positivement; « il » se peut que vous ne viviez pas dans leur » société, mais je suis sûr qu'il y en a un » depuis plus de deux ans. » — Il est donc au moins caché sous un autre nom. — « Non, » il porte le nom qu'il a toujours porté en » France; c'est.., c'est..; attendez, car j'en suis » sûr; c'est..., c'est M. le comte de Noailles. » — Je sais bien, ai-je répondu, que M. de Noailles est à Philadelphie, mais il n'est pas de la maison de Bourbon. — « Pardonnez-» moi, Monsieur, il en est..... Il n'est pas » frère du roi.... Je ne dis pas qu'il soit frère » du roi. Mais il est de la famille Bourbon, » cousin du roi, j'en suis sûr. » Ce n'est pas sans peine que je suis parvenu à donner à ce Monsieur quelques doutes sur cette opinion qu'il tenait de personnes bien *faufilées* dans Philadelphie. — « Au moins, Monsieur, est-» il bien riche ; vous n'en disconviendrez

» pas. » — Il n'avait rien en arrivant à Philadelphie, ai-je reparti, et son intelligence et son bonheur lui ont procuré peut-être quarante à cinquante mille dollars. — « Cela ne » s'appelle pas être immensement riche, s'il » n'a que cela », a répondu mon ami des îles, « certes, cela ne peut pas s'appeler riche pour » un homme comme lui : mais convenez pourtant que si vous ou moi nous en avions le » quart nous nous trouverions bien heureux, » et que nous ne regretterions rien de notre » *vieux avoir.* » — J'écris en toute humilité cette petite anecdote pour montrer combien je paye peu de mine, comment j'ai l'air de ce qu'on appelle en Amérique *valoir peu de choses ;* car dans l'idiôme du pays pour demander quelle est la fortune d'un homme, on demande combien tel homme vaut-il?

Pendant mon séjour à la taverne j'ai eu occasion d'apprendre que dans la partie du Connecticut, qui touche au Massachussetts et le long de la rivière, on cultive une assez grande quantité de chanvre pour alimenter une manufacture de toile à voile établie à *Spring-field,* où vingt hommes sont constamment à l'ouvrage, et dont le propriétaire tire un profit qui s'accroît annuellement depuis sept ans qu'il l'a établie.

Harford est la ville principale du comté qui en reçoit le nom, et qui est peuplé d'environ 32,000 habitans, dont 250 à peu-près sont encore esclaves.

La banque d'Harford est incorporée par acte de la législature de l'État en mai 1792. Son capital est de 100,000 dollars, avec facilité de le porter jusqu'à 500,000. Ses actions sont de 400 dollars chacune. La charte porte injonction aux directeurs de ne jamais faire circuler du papier au-delà de 50 pour cent des capitaux et des dépôts. Cette banque fait peu d'affaires, elle n'a jamais donné plus de trois pour cent de dividende par six mois. Ses billets qui sont divisés jusqu'à un dollar sont reçus à quelque distance le long de la rivière de Connecticut, mais plus au-dessous. Quelques-unes des autres banques de Connecticut les reçoivent aussi en paiement.

Middletown.

De Harford à *Middletown*, la même suite de prairies chargées d'arbres et couvertes de bestiaux continue. Le chemin longe la rivière à plus ou moins de distance, mais ne s'en écarte jamais de plus d'un demi mille. À dix milles on trouve *West-fields*, petit port où

deux navires, trois brigs, et deux goëlettes étaient au quai. Les deux navires viennent d'être construits cette année à Middletown.

Le nombre des bâtimens appartenans à West-fields est beaucoup plus considérable, mais la plus grande partie est en mer.

Middletown à quelques milles plus bas encore, est le lieu où les fermiers du Nord des États de New-Yorck, de Massachussetts, et de Vermont viennent vendre les bestiaux, les mules et les chevaux qu'ils destinent aux colonies. Quelques petits bâtimens prennent cette cargaison à Middletown même, quoique, comme je l'ai déjà dit, ils se chargent plus généralement à New-London.

Harford partage ce marché avec Middletown et croit avoir l'avantage.

Middletown est une jolie ville, bien bâtie, les rues sont larges et plantées d'arbres, mais elle est de trois quarts moins grande qu'Harford. Cette petite place a aussi moins de navires; c'est à Middletown que la douane du district est établie, parce que c'est le port le plus voisin de l'embouchure de la rivière, dont il est cependant éloigné encore de vingt-neuf à trente milles. Il y a dans les hautes marées neuf à dix pieds d'eau à Middletown.

A deux milles de la ville, se trouve une

mine de plomb, que les besoins de la guerre de l'indépendance ont fait exploiter, mais où le plomb se trouve dans une si petite proportion, que son exploitation serait aujourd'hui ruineuse pour ses propriétaires quand même le prix de la main-d'œuvre ne serait pas si élevé.

Les exportations du district de Middletown ont été en 1795 de 31,375 dollars, ce district de douane n'a été formé qu'en 1794.

Une banque a été incorporée à Middletown en octobre 1795. Elle a un capital de 100,000 dollars, qui peut être porté jusqu'à 400,000. D'ailleurs, les règlemens sont les mêmes que pour celle d'Harford; elle a aussi donné jusqu'à présent le même dividende.

Middletown est le chef-lieu d'un comté de son nom, peuplé d'environ 19,000 habitans; dont 200 esclaves.

A Middletown, le chemin de New-haven quitte la rivière et reprend les montagnes qui à ce point s'approchent de la rivière et la bordent de très-près des deux côtés. Le pays devient moins riant, moins habité, les prairies moins vertes, moins soignées, les maisons moins agréables, les bois y sont en plus grande quantité, et le chêne y domine. Peu ou point d'arbres verds. Le pays continue d'être le

même jusqu'à dix milles de New-haven ; le chemin est souvent pierreux, souvent sabloneux. A dix mille de New-haven les montagnes s'applatissent, et on arrive dans un pays marécageux. On paraît n'avoir rien fait pour soigner les prairies, qui, à en juger par la figure du terrein, doivent être faciles à sécher. La marée monte à quatre milles de New-haven, et par la petite rivière de ce nom, assez haut pour inonder souvent le chemin. Il l'était aujourd'hui dans la longueur d'un demi mille. Enfin, entre ce point et New-haven les terres sont plus sèches, tout-à-fait sabloneuses, et paraissent peu fertiles. Quelques pins blancs, çà et là, leur donnent l'apparence de la stérilité. Aucune culture prochaine, et beaucoup de terres en pâtures.

New-haven.

La ville de New-haven occupe un vaste terrein, mais les maisons dans sa plus grande partie sont loin d'être contigues ; beaucoup de champs cultivés sont au milieu de la ville. Toutes les rues sont droites, et coupées entr'elles à angle droit ; les maisons, la plupart en bois, sont petites et jolies ; les rues sont plantées d'arbres. Deux grands bâtimens

en briques appartenant au collége, une belle église, et la maison de l'État ornent la principale place, au milieu de laquelle se trouve cependant le triste spectacle du cimetierre.

L'aspect total de la ville est agréable ; elle paraît située de manière à devoir être saine, et l'on assure que la mortalité y est dans une proportion moins grande que dans aucune autre ville des États-Unis. Cependant l'année dernière, la fièvre jaune y a fait de grands ravages, et cette année une dyssenterie épidémique y a enlevé autant d'habitans qu'à Harford, où il en a péri beaucoup. De cent cinquante-neuf personnes mortes dans la ville en août, septembre et octobre, quatre-vingt-quinze sont mortes de cette maladie, et la population totale de la ville est d'environ cinq mille ames.

Le port situé à quatre milles du bras de mer qui sépare le continent de *Long-island,* est à sec à marée basse auprès des quais, et les bâtimens quelques petits qu'ils soient, ne peuvent se charger qu'à quelque distance plus près de la mer, où un quai est bâti à cette intention. Durant les hautes marées, il y a six pieds d'eau dans le port, et quatre seulement dans les marées ordinaires. Le mouillage, quoique inférieur à celui de New-London, y est cependant assez bon.

Cinquante bâtimens appartiennent à ce port. Un seul fait le commerce d'Europe ; quelques autres vont aux colonies, et y portent des bois et du bétail, des mules, des chevaux, élevés à quarante milles aux environs. Les autres bâtimens font le cabotage, particulièrement avec New-Yorck. Les exportations de New-haven ont été en 1791, de 151,043 doll. en 1792, de 207,041 ; en 1793, de 146,387 ; en 1794, de 171,869 ; en 1795, de 184,082.

Le tonnage général de tous les bâtimens du port n'est pas de plus trois mille tonneaux ; huit paquebots qui vont continuellement de New-haven à New-Yorck, portent à cette dernière ville la plus grande partie des cargaisons venant des colonies, et une grande partie des grains croissant dans le district de New-haven, et qui ne se débitent pas ici avec facilité. Les capitaux des négocians de New-haven semblent encore plus modiques que ceux des négocians d'aucun autre port du Connecticut. Il n'est pas de bâtimens qui appartiennent à un seul d'entr'eux. Le nombre des co-propriétaires pour le même bâtiment les détermine souvent à ne point faire assurer. Les pertes en sont moins fortes pour chaque individu, quand quelqu'accident arrive : mais il en est arrivé un assez grand nombre depuis deux

ans, tant en naufrages qu'en captures; aussi les assurances deviennent-elles plus en usage à New-haven. Le commerce n'y éprouve ni augmentation, ni diminution depuis quelques années, et la population reste aussi dans la même situation. Les terres autour de la ville sont pour la plupart d'un sable gras, elles peuvent donner cinquante boisseaux de maïs par acre, quand elles sont fumées, et les gros roseaux des prés salés ainsi que les herbes de la mer sont employés comme engrais avec utilité quand ils sont mêlés avec d'autre fumier. Beaucoup d'autres terres sont jugées par les propriétaires n'être susceptibles d'aucune amélioration, et sont laissées en bois très-vieux et très-vilains. Les terres en corps de ferme se vendent près la ville de quatorze à dix-huit dollars l'acre. L'ouvrier se paye quatre à cinq schellings par jour, douze dollars par mois d'été, et quatre-vingt dollars quand il s'engage pour toute l'année. Les bestiaux sont médiocres. La paire des plus beaux bœufs du pays ne se vend pas plus de soixante dollars.

La fortune des habitans de la ville est très-modique. Le plus grand nombre ont aux environs des fermes dont ils tirent leurs provisions. Ces petites propriétés particulières, capables de suffire aux besoins de chaque fa-

mille, prive ainsi celui qui récolte plus de légumes qu'il n'en peut consommer dans son ménage, du moyen de les vendre à New-haven; elles sont envoyées à New-Yorck. Un résultat plus pénible encore de cet ordre de choses est que la culture est négligée.

Deux riches négocians ont depuis un an élevé à grands frais une manufacture de coton à deux milles de la ville. La filature y est mise en mouvement par l'eau, mais on y fabrique aussi des étoffes. Il y a beaucoup de bras employés, et la chûte de cette manufacture est déjà prévue par toutes les raisons communes qui s'opposent ici aux succès des fabriques, et encore parce que les dépenses pour les bâtimens ont été beaucoup trop considérables.

Une banque a été incorporée à New-haven en octobre 1792. Son capital de 100,000 dollars est divisé en 500 actions de 200 dollars chaque. Elle n'a commencé ses opérations qu'en 1795, et le premier dividende ne doit être donné qu'en janvier 1797. Le prix actuel des actions n'est que de cinq dollars au-dessus du prix primitif. On dit à New-haven qu'avant l'établissement de cette banque l'argent y était tellement rare, qu'il fallait en payer quatre pour cent par mois avec de bonnes hy-

pothèques pour des sommes qui n'excédaient pas à la fois quatre à cinq cents dollars.

Les ravages faits par les Anglais pendant la guerre avaient ruiné les habitans de New-haven, qui pour se réparer un peu s'étaient livrés à l'usure. Après l'établissement de la banque, ils ont trouvé à y faire escompter leurs notes, étant presque tous propriétaires des maisons où ils logent, qui sont prises pour hypothèques. L'usure est donc tombée depuis cette époque ; le taux des prêts passagers n'est plus que d'un ou un et demi pour cent par mois, et ils ne sont d'usage que pour ceux des habitans de New-haven qui ne trouvent pas d'escompte à la banque.

On voit auprès de New-haven le rocher sous lequel *Golf* et *Wadley*, deux des juges de Charles Ier. ont été cachés pour échapper à la scrupuleuse recherche faite d'eux par ordre de Charles second, et le pont sous lequel ils ont restés plusieurs jours quand les soldats qui étaient à leur poursuite passaient et repassaient dessus continuellement.

Il y a dans New-haven un collège d'une fondation déjà ancienne, et où l'on assure que l'instruction est aussi bonne que dans aucun autre des États-Unis. Une bibliothèque de deux à trois mille volumes appartient à ce

collége, ainsi qu'un petit cabinet de physique, et un muséum plus petit encore, que l'on enrichit annuellement, autant qu'il est possible, mais qui ne s'accroît cependant que bien lentement. La ville a une église d'épiscopaux, et trois de congrégationalistes.

On évalue à plus de 100,000 dollars le dommage que le pillage du commodore *Tryon* a occasionné à cette ville en 1779.

New-haven est la ville principale du comté de son nom, peuplé de 33,000 habitans, dont environ 400 esclaves.

Observations sur le Connecticut.

La colonie anglaise qui s'est la première établie dans le pays appelé aujourd'hui Connecticut, y est venue en 1633, en vertu d'une patente du conseil de Plymouth, donné en 1630 au comte de *Warwick*. Elle a eu à combattre les Indiens maîtres du pays, qu'il a fallu chasser de chez eux, ainsi qu'il en a été usé avant et depuis dans l'établissement de toutes les colonies européennes en Amérique. En 1662, la colonie de Connecticut obtint une charte qui régla son gouvernement. Mais le presbytérianisme le plus outré était l'esprit dominant de ce peuple entièrement

livré aux prêtres. On ne pouvait être *free-burgess* (bourgeois libre), sans appartenir à l'église, et l'on ne pouvait participer aux élections sans être *free-burgess.* La plus grande intolérance, la plus vive persécution s'exerçait sans relâche, et particulièrement contre les quakers, qui étaient traités comme des sorciers, c'est-à-dire, tourmentés, chassés, battus et punis de mort.

La constitution qui gouverne aujourd'hui l'État de Connecticut, est la même qu'elle était sous la souveraineté du roi d'Angleterre. Un acte abrégé de la déclaration des droits du peuple de cet État, déclare que l'ancienne forme du gouvernement civil contenue dans la charte de Charles second, roi d'Angleterre, et adoptée par le peuple de l'État, sera et demeurera la constitution civile de l'État, sous la seule autorité du peuple et sans aucune dépendance de quelque roi ou prince que ce soit. Cette constitution consiste en une chambre de représentans, ou chambre-basse, composée de deux députés par ville, et en une chambre-haute, ou conseil composé de douze assistans. Ces deux chambres, sous le nom de cour générale, sont le tribunal de certaines causes, et peuvent annuller ou adoucir les sentences criminelles. Elles sont élues

tous les six mois. Le gouverneur et le lieutenant-gouverneur ne sont élus qu'une fois par an. Le gouverneur est président du conseil, et a, ainsi que l'orateur de la chambre des représentans, voix dans les délibérations, indépendamment de celle par laquelle ils départagent les opinions en cas de nombre égal.

Les assemblées se tiennent en mai et en octobre. Les différentes branches du pouvoir ont d'ailleurs à-peu-près les mêmes attributions, que dans toutes les constitutions plus récentes des autres États. Les juges de la cour supérieure, ceux des cours de comté, et les juges de paix sont nommés par la cour générale; les premiers continuent leurs fonctions tant qu'ils n'en sont pas révoqués par la cour générale, les deux autres espèces de juges sont nommés tous les ans, mais peuvent être réélus. Le gouverneur et le conseil nomment les shérifs sans limitation prononcée dans la durée de leurs exercices.

Les lois anglaises qui sont la base de presque toutes les législations des différens États de l'Amérique Unie, composent presqu'entièrement le code du Connecticut. Peu ont été changées ou même modifiées. La loi sur les intestats est la loi anglaise, aujourd'hui encore en force dans presque tous les États

d'Amérique

d'Amérique, donnant sur le bien du mort un tiers à sa veuve, partageant le reste également entre les enfans, avec les précautions nécessaires, pour qu'en cas de mort de l'un des enfans qui aurait laissé posterité, ou dans tout autre cas de même nature, le même principe d'égalité dans la répartition soit observé. La loi sur les dettes ordonne la vente des biens, meubles et terres des débiteurs, s'ils ne peuvent pas payer autrement, et ne permet la détention qu'en cas d'insolvabilité. La loi criminelle est aussi la loi anglaise dans toute sa rigueur. Un article (j'ignore s'il est dans la loi aujourd'hui en usage en Angleterre, ou s'il était particulier au Connecticut, mais il est ancien). « déclare tout homme qui nierait » l'existence d'un Dieu, ou de la Trinité, ou » la vérité des écritures, incapable de posséder » aucun emploi, et le prive, en cas de réci- » dive de la protection de la loi. » La loi sur les mariages prononce divorce avec peine corporelle en cas d'adultère, ou de mariage à degrés prohibés ; et elle en admet la possibilité dans le cas où soit le mari, soit la femme séparés l'un de l'autre par les mers depuis sept ans, n'aurait pas la connaissance de l'existence de l'autre ; et aussi dans le cas où l'un des deux, parti pour un voyage de mer,

dont le cours devait être de trois mois, aurait été embarqué sur un vaisseau dont on n'aurait pas eu connaissance depuis trois ans, ou que l'on saurait perdu. Dans ces deux cas, la cour supérieure seule peut, par un jugement, déclarer le mari ou la femme, se présentant devant elle, déliés de ses engagemens, et libre d'en contracter un nouveau. La même loi condamne à soixante-quinze dollars d'amende tout homme ou femme qui prend les habits d'un sexe qui n'est pas le sien.

L'adultère qui jusqu'en 1784 était puni de mort, l'est depuis cette époque du fouet donné publiquement à ceux qui en sont convaincus, et d'une marque par un fer rouge qui leur est imprimée sur le visage. Le viol est puni de mort sur la seule déposition de la personne violée. Soit, comme le disent les habitans du Connecticut, que de tels crimes ne soient pas commis dans cet État, soit, ce qui est plus probable encore, que la barbarie de ces loix y dérobe les coupables, il n'y a pas d'exemple que ces loix ayent été appliquées.

Les loix contre le jeu sont aussi très-sévères en Connecticut, et les mœurs ne s'opposent pas également à leur exécution. Il y en a une particulière contre la course des chevaux. L'expositif de cette loi présente

cet amusement comme celui des gens oisifs, dérangés, et comme entraînant des conséquences d'immoralité et de vice qui rendent nuls les avantages de l'amélioration de la race des chevaux qui lui sert de prétexte. La loi pour l'observation du dimanche, qui défend tout amusement, etc., est plus observée dans le Connecticut que par-tout ailleurs. La défense de voyager ne l'est pas aussi strictement, mais elle l'est quelquefois, et il ne tient toujours qu'à la mauvaise humeur ou à la dévotion exaltée d'un *selectmen;* d'arrêter un voyageur, et de lui faire payer une amende.

La loi pour les pauvres a pour base la difficulté pour un nouveau venu de s'établir dans une des villes dont il n'était pas habitant, soit qu'il ait eu précédemment son domicile dans une autre ville du Connecticut, soit qu'il vienne d'un autre État. Les conditions pour être réputé domicilié sont d'avoir possédé un bien libre de la valeur au moins de cent dollars, ou de s'être maintenu six ans par une profession dans la ville d'où l'on vient. Les selectmen, (hommes choisis dans chaque ville ou township, pour exercer la police supérieure) ont le devoir de faire chasser de la ville le nouveau venu qui ne prouverait point être dans le cas exigé par la loi, et celui-ci

P 2

est fouetté s'il y revient. Les maîtres ne peuvent engager comme ouvrier ou domestique un homme qui n'aurait pas rempli ces conditions, sous peine d'amende, ce qui ne dispense pas le nouveau venu d'être chassé. Les villes doivent d'ailleurs avoir soin de leurs pauvres, et les selectmen doivent engager en apprentissage jusqu'à vingt-un ans tout enfant de pauvre à l'éducation utile desquels les parens ne veillent pas. Les pauvres passans, les soldats ou matelots malades, sont assistés momentanément par les ordres des selectmen, dont les dépenses sont remboursées par l'Union, par l'État ou par la ville, selon la nature du pauvre ou du malade à soutenir.

Indépendamment des divisions politiques ordinaires d'État, de comtés, de townships, il y a encore en Connecticut deux subdivisions, les paroisses et les districts d'école. Chaque ville ou *society* (nom donné aux réunions de maisons dont les propriétaires ont le droit de s'assembler pour régler les affaires de la communauté.) chaque society donc doit choisir un ministre de l'évangile, et l'entretenir par une taxe votée à la majorité, répartie selon les facultés de chacun, à moins toutefois que quelque fondation ancienne, faite à cette intention, ne donne à la société des

fonds suffisans pour maintenir le ministre. Les villes doivent nommer un collecteur particulier pour cette taxe que les habitans sont indispensablement obligés de payer, à moins que la proportion exigée d'eux ne fût au-delà de celle de leurs moyens, auquel cas la cour du comté à laquelle ils doivent s'adresser, leur ferait droit. Les collecteurs de cette taxe sont comme ceux pour les taxes de l'État, responsables de leur collecte et de leur négligence à la lever. Les ministres pour qui les sociétés ne voteraient pas un traitement suffisant pour les maintenir, peuvent s'adresser à l'assemblée générale qui ordonne la levée du salaire convenable. Cette même assemblée générale ordonne l'établissement d'un ministre dans les sociétés qui n'en ont pas depuis une année entière, et la levée des taxes nécessaires pour le maintenir.

Une loi de 1791 permet aux habitans qui diffèrent en opinions religieuses avec le reste de la société, de s'incorporer à des sociétés de leur opinion, et de porter leur taxe au maintien du culte auquel ils s'associent, mais sous la condition, 1°. Qu'ils déclareront préalablement leur résolution aux selectmen de leur ville. 2°. Que la société à laquelle ils s'associent professe un culte chrétien. 3°. En-

fin qu'ils ne participeront plus à aucune délibération de leur ville, excepté pour les affaires des écoles.

La religion la plus commune dans l'État de Connecticut est la presbytérienne, on peut même l'appeler la religion dominante, par la grande influence que lui donne le nombre de ses adhérens et de ses ministres, et par l'impossibilité qui en résulte pour les ministres des autres religions, de parvenir à aucune place dans les collèges, toutes étant accaparées par les presbytériens. Après la religion presbytérienne, l'anabaptiste est la plus nombreuse. Il y a aussi dans l'État quelques épiscopaux et quelques quakers. Ainsi, quoique la liberté de conscience soit protégée en Connecticut par la lettre de la loi, elle n'y existe pas réellement, et le presbytérianisme y règne avec toute sa dureté, tout son despotisme, toute son intolérance.

Par une loi du Connecticut, aussi très-antérieure à la révolution, chaque réunion de soixante-dix familles doit entretenir onze mois de l'année une école où l'on enseigne à lire et à écrire. Si cette réunion est au-dessous de soixante-dix, elle n'est obligée à entretenir cette école que six mois. Chaque ville incorporée doit entretenir une *grammar-*

school où l'on enseigne la grammaire anglaise, le grec et le latin. Les différentes sociétés doivent nommer un comité pour inspecter les écoles. Deux dollars sur chaque mille dollars imposés dans l'État, doivent être fournis par le trésorier, pour aider à l'entretien de ces écoles. Les maîtres sont payés à raison de la part que les districts auxquels ils enseignent prennent à l'impôt général. Les villes ou sociétés qui précédemment ont reçu des remboursemens ou des donations, à l'effet d'entretenir des écoles, encourent la peine d'être privées de ces rentes aussi long-tems qu'elles n'entretiennent pas ces écoles, et de les perdre pour toujours, si elles les emploient à un autre usage. Les villes ou sociétés qui n'ont aucune fondation pour les écoles, doivent les maintenir ou par une imposition qui suffise à la dépense totale, ou au moins par une qui puisse payer la moitié des frais, l'autre moitié devant, dans ce cas, l'être par les parens qui envoient leurs enfans à l'école. Dans les villes très-peuplées, la division des *society-schools* est laissée à la volonté des habitans.

Les écoles sont sous l'inspection de la législature, à laquelle les selectmen de chaque ville doivent rendre compte de leur situation.

C'est sur ce compte que ces villes reçoivent de l'État la répartition de la partie de l'impôt, réservée à cette intention. Elle est toujours en proportion de l'impôt qu'elles paient. Les villes qui n'ont point d'écoles, ou qui les entretiennent mal, ne reçoivent rien de cette répartition, qui est alors versée sur les autres. Cette partie de l'impôt, quoiqu'insuffisante pour payer les maîtres, allège d'autant la taxe imposée pour cet objet. Il est presque sans exemple qu'une ville ou society n'ait pas d'école, et beaucoup en maintiennent pendant un tems de l'année plus long que celui auquel elles sont astreintes par la loi. Les selectmen et les comités sont les administrateurs des biens et autres revenus des écoles.

Les maîtres sont généralement des jeunes gens récemment sortis du collège, qui se destinent à l'église ou aux loix. Leurs appointemens, qui varient au gré des sociétés, sont depuis deux cents jusqu'à trois cents dollars. Presque tous les hommes de la Nouvelle-Angleterre, qui aujourd'hui jouent un rôle dans les affaires, ont commencé par cette profession réputée très-honorable. Quelquefois les districts choisissent des femmes dont les appointemens sont moins chers, mais elles doivent pouvoir

bien montrer à lire, à écrire, et l'arithmétique.

Chaque comté doit avoir une école où l'on enseigne le latin et le grec. Il faut ajouter qu'il y a une amende de trois dollars pour tout père ou mère qui néglige d'envoyer son enfant à l'école, et que cette police d'inspection est confiée aux selectmen.

De l'exécution ponctuelle de ces loix sages, il résulte que dans le Connecticut comme dans le Massachussetts, on rencontre rarement quelqu'un qui ne sache lire, écrire et tenir un compte, et que, par une suite naturelle de cette instruction générale, les mœurs y sont meilleures qu'ailleurs, le peuple plus attaché aux loix, et les crimes plus rares. La peine de mort, comme je l'ai dit, n'est pas proscrite dans le Connecticut; elle est ordonnée pour plusieurs crimes, et depuis huit ans, il n'y a pas eu une seule exécution.

Une loi de 1795 attribue au maintien des écoles le prix des ventes des terres appartenantes à l'État, à l'Ouest de la Pensylvanie. Les sommes en provenantes doivent être employées par la législature de manière à produire intérêt, et ce sont les intérêts répartis dans les sociétés, et aussi en proportion de leur contribution à l'impôt de l'État que ces sociétés reçoivent. Si la majorité des deux

tiers des habitans préfèrent d'employer ces sommes au maintien des ministres, alors leur distribution se fait en conséquence, mais les différentes religions chrétiennes comprises dans ces sociétés doivent y participer.

L'esclavage des nègres n'est pas aboli dans le Connecticut, comme dans le Massachussetts ; la loi de l'État s'est bornée à déclarer libre à l'âge de vingt-un ans, tout enfant né de mère esclave après l'année 1784. Il est permis de croire que l'intérêt des législateurs a été pour quelque chose dans cette loi. Car il est vrai qu'aucune loi antérieure dans cet État ne prononçait positivement la légitimité de l'esclavage, quoique les cours, qui souvent ont porté des jugemens contre l'esclavage, en aient aussi rendus quelquefois en faveur des maîtres qui le réclamaient. Les motifs donnés par les membres de la législature qui ont participé à reconnaître l'esclavage et à décider ainsi le doute des loix antérieures, ont été la crainte des effets d'une liberté générale accordée sans précautions, et aussi le respect des propriétés. Mais ce prétendu respect des propriétés est un tort, si cette espèce de propriété n'existait pas légalement, si elle n'était, (comme cela était de fait,) qu'un simple usage sans autorisation de la loi, rien

qu'une habitude d'abus et d'usurpation. Quant à la crainte des mauvais effets d'une liberté générale accordée tout-à-coup, le nombre des nègres esclaves, ou crus tels, était trop peu considérable dans le Connecticut, pour qu'elle eût quelque fondement. L'exemple du Massachussetts, qui se trouvait, pour la question de l'esclavage, dans les mêmes circonstances que le Connecticut, et qui contenait un plus grand nombre de nègres, réclamés esclaves par leurs maîtres, prouve encore le peu de valeur de cette crainte prétendue. Il n'est résulté aucun effet fâcheux pour la société de cette liberté de tous les nègres. Peu d'entr'eux ont abusé de leur liberté pour commettre des crimes; on n'a remarqué ni plus de vols, ni plus de meurtres, que dans les tems précédens. Presque tous les nègres sont demeurés dans l'état de domesticité, parce qu'il faut sans doute avoir été élevé comme un homme libre pour savoir vivre indépendant. Quelques-uns se sont établis artisans, fermiers, mais en petit nombre. L'espèce au total en est fort diminuée dans l'État, d'où les partisans de l'esclavage croyent pouvoir soutenir que la classe totale des nègres du Massachussetts n'en a pas été plus heureuse après leur affranchissement général. Cepen-

dant, on n'en a vu aucun aller se refaire esclave dans ceux des États où l'esclavage a continué d'être autorisé. On n'en a vu aucun mourir de misère; et l'État de Massachussetts a, par cette loi de bienfaisance, effacé une tache réellement flétrissante pour un pays où le respect pour les droits de l'homme, et la jouissance de la liberté sont mis avec tant de raison à un si haut prix.

La milice, dans l'État de Connecticut, est répartie en quatre divisions, huit brigades, trente-cinq régimens, dont huit de cavalerie et huit d'infanterie légère. La législature nomme le commandant-général, les généraux, et les officiers de l'état-major. Les autres officiers sont choisis par les régimens. Tous reçoivent leur commission du gouvernement. Les loix de détail sont, d'ailleurs, les mêmes à peu-près que dans les autres États. La législature exerce ici, pour la police supérieure, la même autorité que les gouverneurs exercent ailleurs. Les exemptions sont, d'ailleurs, les mêmes. L'âge, pour être miliciable, est de dix-huit à quarante-cinq ans. Le gouverneur est général de la milice, et le gouverneur-lieutenant en est lieutenant-général.

Les chemins sont faits et entretênus dans le Connecticut par le travail qu'y doivent tous

les habitans, depuis l'âge de quinze ans jusqu'à celui de soixante. Les chemins doivent être tenus, dit la loi, *dans un grand état de réparation ;* et si quelques dépenses extraordinaires sont jugées nécessaires, les plus riches habitans doivent s'imposer. Un inspecteur est nommé chaque année, pour présider au travail des chemins, toujours sous l'inspection supérieure des selectmen. Les précautions sont prises, pour que chacune des personnes concourantes à cet objet remplissent leur devoir. Cependant on peut dire que généralement les routes du Connecticut ne sont pas bien entretenues.

Les loix pour le mode d'imposition n'ont reçu aussi que peu d'altération depuis la révolution. Toute espèce de propriété, à peu d'exceptions près, est matière imposable en Connecticut, et chacune de ces matières imposables, terres divisées en dix classes différentes, chevaux, voitures, capitaux, etc., ont reçu par la loi une valeur d'estimation qui sert de base à la proportion de l'impôt. Les assesseurs, qui y sont appelés *listers*, sont choisis annuellement par les villes ; ils doivent demander tous les ans à chaque habitant la déclaration de ses propriétés, et en former une liste générale qu'ils envoyent à la

législature. Cette assemblée compare toutes les listes, et fixe en conséquence la proportion dans laquelle chaque ville doit supporter l'impôt. Les listes envoyées par chacun des listers, servent à ceux-ci de base pour la répartition partielle de la taxe dans leur ville. Ils doivent chercher à connaître si les déclarations, qui leur ont été faites, sont exactes. Ceux qui seraient convaincus d'infidélité dans leurs déclarations, seraient condamnés à payer une taxe quadruple.

Les listes qui servent de base pour la répartition des taxes qu'impose l'État, servent aussi pour répartir toutes les autres. Les listers reçoivent pour salaire treize *cents* ou treize centièmes de dollar par chaque valeur de mille livres contenue dans leur liste, et de plus la moitié des taxes quadruples que leurs recherches font payer. Les collecteurs choisis aussi par les villes, mais pour trois ans, reçoivent deux et demi pour cent de leur collecte, et ils en sont payés par l'État. Quand ils sont obligés de poursuivre des taxables pour défaut de paiement, ils reçoivent une augmentation de traitement aux frais des délinquans. La loi a pourvu à l'inexactitude des listers et des collecteurs.

Quoique la loi semble avoir pris toutes les

précautions pour faire payer à chacun en proportion de ses propriétés, elle est éludée en Connecticut comme ailleurs. Elle n'exige pas de sermens dans la déclaration des propriétés et dans ces pays où les sermens sont fréquemment requis, la conscience s'accommode très-bien de mentir lorsque le mensonge n'est pas affirmé par le serment. Les recherches que font les listers ne sont pas exactes, elles sont entravées par mille considérations ; et j'ai l'aveu de plusieurs personnes des plus riches de l'État, qu'elles ne payent pas la sixième partie de la somme qu'elles devraient payer dans la proportion réelle de leurs propriétés. Une manière d'éluder dans le Connecticut la juste proportion de la taxe, est au milieu de beaucoup d'autres, de déclarer comme terres de la dernière classe celles qui, par leur position, leur nature, l'état de leur cultivation, devraient être comprises dans les premières, ce qui fait souvent la différence des cinq sixièmes, et quelquefois jusqu'à vingt-neuf trentièmes; et le tableau des propriétés taxables de cet État, tel qu'il est adopté par la cour générale comme base de taxation, offre une proportion de terres de ces dernières classes évidemment excessive aux yeux de tous ceux qui ont voyagé dans le Connecticut.

La valeur des propriétés sur lesquelles les taxes sont imposées se montait par estimation pour l'année 1796 à 5,720,480 dollars.

La taxe pour l'Etat n'a été depuis quelques années que de 23,000 dollars ; elle est régulièrement payée. Les dépenses pour le maintien du gouvernement sont à peu-près de 50,000 dollars. Mais une taxe sur les actes, et qui sous un autre nom est une taxe de timbre, rend de six à huit mille dollars. L'État a une créance de 550,000 dollars sur les États-Unis, dont il reçoit l'intérêt à quatre pour cent, et encore quelques autres fonds dont je n'ai pu obtenir l'estimation précise. Mais tous ses revenus couvrent entièrement ses dépenses. Le montant de la taxe demandée par la cour générale dépend des besoins de l'année courante, et des économies de l'année passée. Les banques sont multipliées en Connecticut ; il y en a comme on l'a vu, à Harford, à Middletown, à Norwich, à New-London, et à New-haven.

Le commerce de Connecticut n'est, ainsi que je l'ai dit à l'article de New-London, que le transport des productions du pays dans les autres États et dans les colonies, où il porte aussi des mules, des chevaux et d'autre bétail, de l'État de New-Yorck au-dessus d'Albany,

bany. Mais New-Yorck fait la plus grande partie du commerce du Connecticut dont les vaisseaux vont fréquemment prendre dans cette ville, ou au moins y completter et y rapporter leur chargement.

Les exportations totales de l'État de Connecticut ont été en l'année 1791 de la valeur de 710,352 dollars ; en 1792, de 879,752 ; en 1793, de 770,254; en 1794, de 712,764; et en 1795, de 819,465.

Le tonnage des vaisseaux appartenant à l'État de Connecticut, employés dans le commerce étranger, et pour le cabotage est de 35,000 tonneaux.

L'État de Connecticut est après ceux de Rhode-island, et de Delawarre, le plus petit de l'Union, mais aussi est-il proportionnellement le plus peuplé. Sa population est d'environ cinquante-une personnes par mille quarré. Comme toutes ses terres sont cultivées, aucun peuple ne fournit à l'émigration vers les nouveaux pays dans une plus grande proportion, les détails suivans en seront la preuve.

La population du Connecticut était en 1756 de 129,024 ; elle était en 1774 de 197,856; en 1782 de 219,150; enfin en 1791 de 237,946. Ainsi quand l'accroissement du nombre des habitans a été pendant les dix-huit premières

années à raison de 3,820 par an, il n'a été pendant les huit années suivantes annuellement que de 2,661, et pendant les neuf dernières (depuis 1782 à 1791) que de 2,086. Cependant il n'y a pas aujourd'hui plus de célibataires qu'autrefois, et il n'y en a jamais eu dans le Connecticut; les mariages ont lieu d'aussi bonne heure, ils sont tout aussi féconds, et l'augmentation de la population les rend très-nombreux; d'où il résulte que plus des deux tiers de la population naissante de ce pays émigre et va peupler les nouveaux États. Il est beaucoup de fermiers du Connecticut qui ont acheté des terres dans l'État de Vermont, particulièrement quand elles y étaient à très-bas prix, et qui les gardent dans leurs mains jusqu'à ce que leur famille devenant nombreuse ils y envoient quelques-uns de leurs enfans. Mais le plus grand nombre des émigrans n'est pas aussi assuré du lieu de son futur établissement, quand l'impossibilité d'en trouver un dans le Connecticut les force à s'en éloigner.

Le peuple de Connecticut est presqu'entièment d'origine anglaise, sobre, industrieux, actif; il partage les qualités du peuple de la Nouvelle-Angleterre, dont il fait partie.

On s'accorde à le dire chicaneur; il s'élève peu de contestations, même de la plus légère

espèce, entre les habitans du Connecticut, qui ne soient portées devant les tribunaux; nul État de l'Union, et peut-être nulle population semblable, dans le monde entier, ne fournit à autant de procès; aussi les avocats ne sont-ils nulle part aussi nombreux que dans le Connecticut. Sont-ce les procès qui les ont multipliés? est-ce leur existence qui multiplie les procès? Quoi qu'il en soit, leur influence sur le peuple est grande en toute matière, particulièrement en politique; on assure même qu'elle l'est plus que celle des ministres de la religion, auxquels les disputes entre ceux de sectes différentes, et leur intolérance réciproque, en ont fait perdre beaucoup.

Les habitans du Connecticut sont très-exacts à l'observance du culte, et cependant j'ai entendu dire, que la véritable dévotion, celle de croyance et de conviction, n'y était pas très-commune.

Les mœurs y sont sévères, et vraiment républicaines.

Tous les habitans sont aisés, et peu sont riches. Ceux-là même sont continuellement occupés à cacher leur fortune, pour ne pas exciter la jalousie de leurs concitoyens, toujours prête à s'effaroucher.

La disposition politique est l'attachement à

la constitution actuelle, et à la liberté. Le peuple est d'ailleurs, dans sa rudesse, obligeant et hospitalier; mais ces formes sont moins aimables que celles des habitans de Massachussetts, qui ne sont pourtant pas non plus sans rudesse.

En l'année 1784, je reçus à Paris, un diplôme de citoyen de la ville de New-haven. Il était accompagné d'une lettre très-honorable des maires et *aldermen* de la ville. Je ne sais à qui je dus cette faveur, à laquelle je fus fort sensible, quoique je fusse alors loin de me douter que huit ans après, New-haven serait la seule place du monde, dont je pourrais, sans crainte d'être renié, oser me dire citoyen. Arrivé à New-haven, il m'a fallu témoigner, au moins autant qu'il m'était possible, ma reconnaissance pour cette civilité, que les magistrats, qui me l'avaient faite il y a onze ans, auraient probablement oubliée à jamais, si je ne leur en eusse pas reparlé. Je les ai donc visité en qualité de concitoyens, et je dirai comme petite anecdote, que l'un d'eux voyageant en France il y a quelques années, et visitant les lieux qu'on lui indiquait comme dignes de sa curiosité, était venu à Liancourt, que j'y étais à table avec nombreuse compagnie, au moment où il désirait

voir les appartemens, et qu'il avait regardé, comme une grande politesse de ma part, la permission que je lui avais donnée de rester quelques momens dans la salle où nous étions à dîner, sans qu'il eût reçu de moi aucune autre civilité, que ne le connaissant pas, je ne pouvais pas lui faire, plus qu'à tous les curieux qui visitaient continuellement le château et les jardins. Le brave homme, même dans mon état actuel de médiocrité, se souvenait encore avec sensibilité de ce qu'il appelait une grande complaisance de ma part, et dont, comme de raison, je n'avais pas le moindre souvenir. Tous les maires, aldermen et principaux citoyens, m'ont reçu avec une cordialité, une franchise, et une simplicité de manières, qu'on aurait du plaisir à rencontrer, même sans en être l'objet. M. *Hillhouse*, membre du congrès, que j'avais eu occasion de connaître à Philadelphie, m'a introduit chez eux, et a joint cette obligeance à la bonne réception qu'il m'a faite. C'est un bon et galant homme, républicain par principes et dans les mœurs, ce qui est presque général chez tous les habitans du Connecticut, auxquels je préfère cependant ceux du Massachussetts, qui, avec autant de simplicité, ont quelque chose de

moins sévère et de plus aimable dans leurs formes.

Fairfield. Nothwarck. Stamfort.

L'État de Connecticut s'étend jusqu'à six à sept milles plus loin que *Stamfort*, où je suis arrivé le lundi 2 novembre; mais cette partie est moins riche que celle que j'avais traversée jusqu'ici. Les terres près de la mer sont toujours inférieures à celles qui sont un peu plus reculées, et depuis Penobscot jusqu'à New-York elles sont remplies de rocs. Cependant quelques parties de celles que le chemin traverse, sont riantes, vertes, produisent d'assez bonnes récoltes et offrent des vues agréables. Un plus grand nombre sont couvertes de bois de pins, de spruces, de bouleaux. On passe à treize milles de New-haven dans un bateau très-bon et très-sûr la rivière de *Straford*, large d'un demi mille; le chemin est montueux, et assez mauvais par la quantité de pierres dont il est rempli. On traverse sur des ponts assez bons plusieurs petits creeks dont la navigation n'a lieu qu'à la faveur de la marée, mais auxquels appartiennent un, deux, ou trois petits bâtimens qui font habituellement le commerce avec New-York et les ports voi-

sins, quelques-uns , mais peu avec les Antilles ; j'en ai vu un à Neuwied , chargé de bétail ; il avait cette destination , mais il était d'un très-petit tonnage. Tous ces petits ports ou plutôt ces anses appartiennent au district de *Fairfield*, le moins considérable des quatre du Connecticut. Les exportations de ce district ont été en 1791 , de 50,315 dollars ; en 1792 , de 53,317 ; en 1793 , de 75,308 ; en 1794 , de 77,426 ; en 1795 , de 80,146.

De Fairfied à Stamfort les rocs deviennent encore plus communs ; cependant les habitations ne le sont pas moins. Quelques villages assez considérables se rencontrent sur la route , les cultures ne sont que des prairies ; on dit par-tout que les terres peuvent porter du bled , mais qu'il est sujet à la rouille , ce qui équivaut à dire qu'elles n'en peuvent pas porter. Cet inconvénient se rencontre le long des côtes dans toute leur étendue.

A Northwarck , où je me suis arrêté pour diner , j'ai rencontré M. *Colle*, négociant anglais , établi en Amérique , mais faisant souvent des voyages en Angleterre. Je l'avais vu à Philadelphie chez notre ami commun M. *Nicklni*, dont nous avons beaucoup parlé , il m'a donné de ses nouvelles , il l'avait quitté depuis peu de jours , il m'en a donné de l'ai-

mable et bonne famille *Chew*. Philadelphie est le lieu de l'Amérique que j'ai jusqu'ici habité le plus long-tems, ce plus long-tems est cinq mois; mais enfin c'est le lieu où j'ai le plus de connaissances et les plus anciennes. J'ai eu un vrai plaisir à en parler, autant qu'on en peut avoir dans ma position. M. Colle est un bon Anglais, franc, excellent, tout cœur; il a une maison à New-London, dont il m'a offert la jouissance pendant l'année qu'il va passer en Angleterre. Je n'ai plus qu'à remercier, il ne m'appartient plus d'obliger personne, mais il m'appartient peut-être plus que jamais de sentir les bons procédés et de ne les point oublier.

Environs de New-Yorck. Paulushook.

A huit milles de Stamford on entre dans l'État de New-Yorck. La nature du pays ne change pas. Le chemin qui depuis New-haven suit toujours les côtes, continue dans la même direction à New-London. La côte est distante de celle de Long-island de quarante milles, et à New-haven de vingt seulement. Plus on avance vers New-Yorck, plus les deux côtes se rapprochent, au point que New-Yorck n'est pas séparé de Long-island d'un

demi mille. C'est par le *Sound* que les vaisseaux d'un petit tonnage arrivent à New-Yorck. Le passage de *Hell-gate* (porte-d'Enfer) qui s'y rencontre, est tellement difficile pour les gros bâtimens, qu'il n'a été hazardé que deux fois dans la guerre d'Amérique.

Une petite partie du chemin fait par entreprise est payée au moyen d'un péage, et la route presqu'impraticable il y a deux ans, y est à présent excellente. Mais les rocs se retrouvent bientôt après le *turn-picke*, et donnent le regret de ne pas le voir plus étendu. A *Hingsferry* on entre dans l'île de New-Yorck, et on est encore à quatorze milles de la ville.

Cette île séparée de la terre ferme à Hingsferry par une petite branche de la rivière du Nord qui rejoint le Sound, est entre le Sound et cette belle rivière large alors de plus d'un mille et demi, et bordée encore dans sa rive droite par les rochers arides du Jersey. L'île de New-Yorck est formée d'un sable stérile. Quelques fermes de peu de rapport se rencontent sur le chemin, mais l'île est couverte de maisons de campagnes appartenantes aux habitans riches de New-Yorck, plus on approche de la ville, plus elles sont jolies et multipliées. Le fumier et le grand travail procurent d'assez bonnes récoltes dans les champs, et font

croître à grande peine des légumes dans les jardins. L'aspect du pays ainsi meublé, devient plus vivant et plus agréable.

Je savais la maladie de New-Yorck assez terminée pour que les communications eussent été rétablies entre cette ville et Philadelphie ; mais j'allais à *Élysabeth-town*, chez M. *Ricketts*. J'ignorais à quel point sa tendresse et celle de sa femme pour leurs enfans pouvait encore être rassurée sur le danger de la contagion. J'ai donc pris le parti de ne pas m'arrêter à New-Yorck, d'où les personnes que j'y connaissais pouvaient d'ailleurs avoir fui. Je me suis borné à le traverser, pour passer la rivière du Nord, et aller coucher à *Paulushook*. Je n'ai donc vu que la masse de cette grande ville, depuis le rivage, me réservant de la venir visiter si la famille chez qui je vais n'en est pas effrayée, et si je puis espérer y trouver quelques-unes de mes connaissances.

Observations minéralogiques.

Le granit forme le caractère principal des côtes du Massachussetts, du New-Hampshire et de la province de Main. La forme ronde de ces masses de rocs, indique seule

la nature du pays, avant même qu'un examen plus approfondi l'ait constatée. Le granit n'est pas cependant la seule espèce de pierres qui occupe le pays. A Thomas-town, Belfast, Dugtrap et à Waldoborough, la pierre calcaire se trouve en grande quantité. Mais une espèce de rocs, de la nature du grès, y abonde plus encore. Quelques schistes, les uns très-compacts, mais plus généralement feuilletés et noirs, s'y trouvent aussi, et particulièrement au sommet de la montagne connue sous le nom de montagne de Madame *Beatrix.*

La pierre à chaux, dans la carrière du général Knox à Thomas-town, est demi-crystallisée, entremêlée de couches de grès micacé. Quelquefois de petites portions de mica pur, s'y trouvent comme enchassées. Cette pierre se cuit bien, et fait de très-bonne chaux. Plus avant dans l'intérieur de la province de Main, j'ai trouvé les mêmes espèces de pierres que sur les côtes, formant le noyau des montagnes, couvertes d'ailleurs d'une terre souvent purement sabloneuse, mais plus souvent d'un sable gras, d'un argile très-dur, (*stiff-loam*) ou d'une riche terre végétale. La chûte d'*Androocaggin*, rivière qui se jette dans le Kennebeck près son embouchure,

offre des couches de schiste dur et feuilleté. A Portland, on voit encore du granit entremêlé avec du grès et différentes pierres micacées. De la hauteur de Portland, on distingue très-clairement les Montagnes blanches. Ces montagnes sont les plus élevées de la Nouvelle-Angleterre; elles sont dans le New-Hampshire, n'appartiennent à aucune chaîne et sont placées en arrière des trois premières qui courent du Nord-est au Sud-ouest. Elles divisent les eaux du Merrimack de celles du Connecticut. On les voit de l'Est à une très-grande distance. Elles sont à plus de 70 milles de Portland. On dit qu'elles sont formées de granit, mais je ne les ai pas vues de près. Telle est en effet la nature des hautes montagnes du New-Hampshire. Sur la route de Salem à Boston, il se trouve de larges rocs d'une couleur jaune rouge, ils semblent au premier aspect être du jaspe, mais ce n'est réellement qu'un ocre très-dur.

Près Boston, sur le rivage et dans les champs en arrière de la ville, on trouve une grande variété de serpentines, de feld-spath et autres pierres dures dont quelques-unes sont d'une beauté frappante. Derrière *Milton*, village à huit milles de Boston, une assez grande étendue de terres est couverte de pou-

dings très-durs, et les ruisseaux sont remplis de cailloux graniteux, de schorl, et de grès, arrondis. Les mêmes rochers de granit et de grès se trouvent près Plymouth ainsi que dans Rhode-island et dans les environs de Providence. Mais près de cette dernière ville, la fouille des puits donne de la terre d'asbeste, et en quelques endroits une grossière espèce de plumbagine. Les mêmes espèces de rochers se trouvent communément sur les côtes de l'État de Connecticut et jusqu'à New-Yorck. L'observation que j'ai faite sur l'espèce de terrasses qui bordent en quelques points la rivière des Mohawks près les *German's-flats* s'applique plus complettement encore à la rivière de Connecticut. Les deux bords du lit actuel de cette rivière en général, mais quelquefois un seul, sont des terreins plats plus ou moins couverts d'eau presqu'en tous tems, le dont fond est d'argile. Les terreins plats sont, à quelque distance, terminés par un banc en talus, haut de vingt-cinq à quarante pieds, au-dessus duquel commence une autre plaine également plate, du même sol mais sec; un banc de la même nature et du même talus termine encore cette plaine, et est suivi d'une autre plaine également terminée. On voit quelquefois quatre successions de ces plaines et

de ces bancs, s'élevant avec une régularité presque pareille à celle des terrasses des jardins, et se prolongeant jusqu'aux hautes montagnes. Dans les endroits où ces hautes montagnes descendent jusques dans le lit de la rivière, les plaines en terrasses ne se voient que d'un côté, mais plus souvent on les trouve des deux, et alors les terrasses correspondantes d'un côté à l'autre sont absolument sur le même plan. L'aspect de ce phénomène vraiment remarquable porte à croire que ces hautes montagnes étaient jadis les limites du lit de la rivière qui, pour arriver à celui qu'elle occupe aujourd'hui, a successivement creusé ces plaines, et l'on est confirmé dans cette opinion en observant que ces montagnes sont formées d'un schiste argilleux fort tendre, qui, exposé à l'air se brise et devient une terre onctueuse, très-propre à la végétation, et de la même nature que celle qui couvre les plaines. Dans ces terres des plaines on trouve fréquemment des fragmens de branches d'arbres plus ou moins conservées, mais tellement imprégnées d'humidité qu'elles se pétrissent comme de l'argile; si elles sont mises à sécher, elles reprennent une consistance solide et leur texture fibreuse. Je n'ai pas ouï dire qu'on ait jamais trouvé des arbres entiers dans cet

état, mais peut-être et selon toute apparence, des fouilles profondes en découvriraient.

Je n'ai vu dans ces terres aucune dépouille marine. Les pierres de cette rivière n'offrent non plus aucun vestige d'animaux, au moins n'en ai-je pas trouvé. On trouve dans l'intérieur du pays des schistes de forme, de couleur et de qualité différentes.

Arbres.

Les espèces d'arbres sont dans la province de Main les mêmes à peu-près que dans le Canada. Quelques-uns comme le tuya occidental ne croissent pas à une latitude plus méridionale. L'hemlock y est abondant, particulièrement près de North-Yarmouth. On y voit le chêne rouge, le chêne gris et une autre espèce de chêne qui ne s'élève pas à plus de quinze pieds, et qui ne devient jamais bien gros ; on ne l'emploie que pour le feu. Les pins noirs, les pins du Lord, les sapins, le cèdre rouge, l'érable rouge, celui de Pensylvanie, celui appelé en France à peau de serpent ; le bouleau noir et le bouleau nain y sont communs. Les mêmes espèces d'arbres se retrouvent dans le Massachussetts, le New-Hampshire et le Connecticut ; le sassafras

qui est très-commun dans ce dernier État, est rare dans la province de Main. Je n'ai pas vu non plus de peuplier beaumier plus au Nord que le New-Hampshire.

Oiseaux.

La variété des oiseaux et sur-tout des petits oiseaux de toute couleur, est immense. J'étais dans la province de Main dans le moment du passage des pigeons sauvages pour retourner aux pays méridionaux. Ce passage dure environ une semaine, et les nuées de pigeons qui couvrent les airs, qui s'arrêtent sur les arbres, se posent dans les champs, sont innombrables ; cependant il n'est pas de point des États-Unis, ou dans leur passage du printems et en automne, ils ne soient tués par milliers.

Écureuils.

Les écureuils, communs dans toute l'Amérique, semblent l'être davantage encore dans la Nouvelle-Angleterre. Ils sont variés dans leur espèce comme dans leur couleur. On distingue parmi eux, le petit gris, et l'écureuil volant. Leur chair est recherchée par beaucoup d'Américains.

Elizabeth-town

Élizabeth-town

N'ayant fait ici qu'un très-court séjour, et n'étant presque pas sorti de la maison de M. et Madame Ricketts, que j'y venais voir, mes informations sur ce lieu ne sont pas étendues. Je me bornerai seulement à dire que le terrein de cette ville, acheté en 1664 des Indiens, a été promptement habité par des émigrans de Long-island. Elle contient aujourd'hui près de deux cents maisons bien bâties, deux jolies églises, une d'épiscopaux et une de presbytériens, une maison de ville bien construite et une académie. A un mille de la ville et à l'Ouest, est la branche Nord de la rivière *Passaïck,* qui passant au Nord de *Staaten-island,* se jette dans la baie de New-Yorck. Cette commodité de navigation fait d'Élizabeth-town un entrepôt de quelqu'importance pour les produits des derrières des Jersey depuis les montagnes, destinés à être portés à New-Yorck. J'ai trouvé chez M. Ricketts mistriss *Kean*, sœur de madame Ricketts, une des personnes que j'avais vues habituellement l'hiver dernier à Philadelphie, et de qui j'avais reçu beaucoup de bontés. Elle est dans l'affliction de la mort de son mari qu'elle a perdu le jour même de

mon départ de Philadelphie, et qui était un des caractères les plus estimables et les plus estimés de l'Amérique. M. Ricketts, Anglais d'origine, et long-tems officier dans les troupes du roi d'Angleterre, a le caractère franc et loyal d'un *very true english country gentleman.* Il est de plus possesseur d'une riche plantation à la Jamaïque, d'où il tire tous les nègres dont il est servi, et dont les loix du Jersey confirment l'esclavage. Cet esclavage est moins dur dans les États du Nord d'Amérique, sans doute, que dans les îles; mais les mœurs générales font seules cette différence; car il n'existe pas en Jersey une loi qui puisse empêcher un maître de battre et de maltraiter ses nègres. S'il lui coupait quelque membre, s'il lui crevait un œil, etc., il se pourrait que les magistrats punissent le maître même de l'emprisonnement; mais ils ne pourraient prononcer l'affranchissement du maltraité, ni le faire changer de maître; ainsi il est plus que probable qu'un maître même cruel ne serait pas dénoncé. Cet état de choses fait horreur dans tous les pays, sans doute, mais plus particulièrement dans un pays libre, dans un pays républicain. Les nègres de M. Ricketts sont, sous tous les rapports, aussi bien traités que les domestiques les plus libres. Cette faculté

de conserver les nègres esclaves, et cette opinion générale dans le pays en faveur de l'esclavage, a attiré dans le Jersey un grand nombre de familles françaises de St.-Domingue, qui ont sauvé beaucoup de nègres. Elles les emploient au travail de leurs fermes, sans craindre beaucoup qu'ils ne s'échappent, et louent ceux qu'elles ont au-delà de leurs besoins. Ces familles, dont les propriétés sont pour la plupart aujourd'hui sous la sauve-garde des Anglais, ne se louent pas de leur administration. Quelques-unes de ces familles sont un peu plus distinguées que les autres en principes et en conduite, mais les préjugés des colons ne sont encore entièrement effacés chez aucunes d'elles.

Dans mon petit séjour à New-Yorck, je n'ai pu m'occuper que de quelques affaires qui m'y appelaient, et sur-tout du désir de courir après mes lettres d'Europe, que j'espérais y trouver en plus grande quantité. Je n'ai donc même pu penser à prendre sur cette ville importante les informations qu'il faudrait bien du tems pour obtenir complettes. J'y projette un plus long voyage, et je remettrai à ce moment pour en parler. J'ai vu les chefs principaux du parti qu'on appelle fédéraliste. Ce que j'ai appris de M. *Jay*, même par ses amis,

me fait croire que cet homme est un aussi mauvais personnage à porter à la présidence, que son traité est une mauvaise pièce à défendre. On assure qu'il tient à la secte des *illuminés*, et qu'il voit dans l'apocalypse la raison et la fin de tous les évènemens politiques. J'ignore à quel point il pousse ce systême *absurdo-religieux*, mais je ne puis douter qu'il ne soit le sien.

Ce que j'ai entendu dire de M. *Hamilton* me confirme dans l'opinion où j'étais déjà qu'il voudrait avoir un meilleur traité à soutenir. D'ailleurs, M. Hamilton est un des premiers hommes de l'Amérique, au moins de ceux que j'ai vus jusqu'ici. Étendue d'esprit, génie même, clarté dans les idées, facilité dans leur expression, instruction dans tous les points, gaîté, bonté de caractère, et grande amabilité. Cet éloge est encore, je crois, au-dessous de son mérite.

M. *King*, sénateur des États-Unis, l'un des chefs du parti, est aussi un homme distingué par sa capacité et son caractère aimable; mais l'esprit de parti agit sur les honnêtes gens comme sur ceux qui ne le sont pas, et tout ce que j'ai remarqué à New-Yorck comme ce que j'ai vu depuis trois mois dans les différens lieux que j'ai parcourus, me fait craindre

que l'Amérique ne soit pas assez heureuse pour conserver long-tems la paix dont elle jouit, et qui seule peut confirmer et étendre la prospérité à laquelle elle est appelée par toutes les autres circonstances.

J'ai aussi vu pendant mon séjour à New-Yorck la jolie maison de campagne du colonel *Burr*. Le colonel Burr est en politique du parti de l'opposition, il est sénateur des États-Unis, et l'un des hommes les plus aimables que l'on puisse rencontrer dans quelque pays que ce soit. Je ne le connais pas d'ailleurs particulièrement,

La fièvre jaune qui a ravagé New-Yorck pendant trois mois, y a été beaucoup moins mortelle qu'elle ne l'avait été l'année dernière à Philadelphie, quoiqu'elle l'ait été beaucoup encore. Elle a d'ailleurs été confinée dans la partie de la ville qui avoisine le port. Les premiers froids l'ont éteinte, car il ne paraît pas que les médecins ayent trouvé un traitement sûr pour la guérir.

Entre Élizabeth-town et New-Yorck est le village, ou, comme on l'appelle, la ville de *Newark*. C'est un des plus jolis villages de l'Amérique, composé d'une seule rue, mais très-longue, très-large, bien plantée d'arbres, et bâtie de fort jolies maisons, presque toutes

ou de briques ou de bois, bien peintes, et toutes entourées d'un joli jardin. Newark est la station commune de tous les stages établis sur la route de Philadelphie à New-Yorck et de tous les voyageurs. Aussi les auberges y abondent et y sont très-bonnes. Le pays est renommé pour la bonté du cidre qui s'y fait, et qu'on trouve fort supérieur à ceux du reste du Jersey, qui le sont eux-mêmes à tous les autres cidres d'Amérique, mêmes à ceux de Virginie qui sont bons aussi. Une manufacture de souliers pour l'exportation occupe à Newark trois ou quatre cents ouvriers; c'est-à-dire près de la moitié des habitans: le nombre de ceux-ci est augmenté par une assez grande quantité de familles échappées aux massacres de St-Domingue et des autres îles françaises. Newark est bâtie sur la rivière Passaïck. Avant d'y arriver du côté de New-Yorck on traverse un pays absolument marécageux. La route y est coupée depuis un an seulement au travers d'un marais mouvant; elle est faite de bois ronds contiguëment placés et médiocrement recouverts de terre, ce qui la rend très-désagréable et très-rude en voiture. Comme j'étais à cheval je n'ai pas éprouvé cet inconvénient, mais bien celui du peu de largeur du chemin, où deux voitures ne peuvent pas se

rencontrer sans prendre l'une et l'autre d'extrêmes précautions, et où un cavalier même n'est pas à son aise quand il en rencontre une. Cette chaussée mal construite et trop étroite, a coûté fort cher ; elle a trois milles de long, et est terminée à ses deux extrémités par deux ponts de bois, larges, bien faits, et passablement élégans ; le péage que l'on paye à ces deux ponts est calculé pour défrayer aussi la dépense de la chaussée.

La route de Newark à Élizabeth-town est agréable, peuplée de jolies maisons, et de jolies fermes ; les champs, assez bien cultivés, sont couverts d'arbres fruitiers, et particulièrement de pêchers dont le Jersey abonde. J'ai rencontré, dans ce petit trajet, une chasse au renard. C'est un amusement assez commun aux *gentlemen* du Jersey, au moins de ces cantons, et auxquels s'associent, comme en Angleterre, toutes les personnes des environs, qui ont un cheval, ou la faculté d'en louer un. Je me suis cru un moment transporté en *Suffolk :* les chevaux et les chiens n'ont pas cependant ici, à beaucoup près, si bon air.

Woodbridge.

Dans les environs d'Élizabeth-town, et jusqu'à *Woodbridge*, qui en est distant de dix milles, le pays est bien cultivé, mais plutôt en prairies et en maïs qu'en bled. La terre est sablonneuse et légère ; quand elle est un peu fumée, le bled y croît, et j'en ai vu de beaux champs bien verds et d'une belle apparence. Le ravage qu'a fait la mouche hessoise dans tout ce canton, dégoûte les fermiers du Jersey de cette culture ; et ce n'est que le haut prix actuel de la farine qui peut vaincre aujourd'hui la répugnance qu'ils ont, depuis deux ans, à semer du bled.

Woodbridge est un long village, dont les maisons assez nombreuses sont fort distantes ; il est traversé par un petit creek, qui se rend dans un plus grand *(Arthurkill)*, qui lui-même se jette promptement dans la baie près *Amboy*. Avant d'arriver à Woodbridge, la route traverse trois fois la rivière *Varray*, sur laquelle est bâti le petit village de *Bridge-town ;* ce point est même un des plus jolis de la route, par la diversité des cultures, et des petites maisons très-propres qui le bordent, ainsi que par l'abondance des jolis vergers.

Brunswick.

De Woodbridge à *Brunswick*, le pays est stérile, les prairies sont sèches; on rencontre des champs assez nombreux sans culture, et sans autres productions naturelles que de mauvaises herbes; mais du haut des petites élévations que la route traverse, on jouit de la vue de la rivière de *Rariton* jusqu'à Amboy, de celle d'Amboy même, de celle de Staaten-island et de toutes les eaux environnantes. C'est une belle et magnifique vue, mais dont l'œil se rassasie promptement. Un très-beau pont de bois sur le Rariton, conduit aux premières maisons de Brunswick. Il vient d'être achevé, les grandes eaux ayant enlevé l'hiver dernier, celui qui avait été construit trop légèrement l'année précédente. Brunswick est la capitale du comté de *Middlessex*, peuplé d'environ dix-sept mille habitans, dont deux mille esclaves. La ville de Brunswick contient environ deux cent vingt habitans, et s'augmente annuellement. La partie près de la rivière est extrêmement basse. L'accroissement se porte sur la montagne qui commence à deux cents toises de la rivière. Cette petite ville sert de dépôt à tous les produits

des environs, et à ceux des pays de derrière, jusqu'aux pieds des grandes montagnes, dans l'étendue d'une vingtaine de milles, et a par le Rariton une navigation directe et un commerce assez actif avec New-Yorck.

Prince-town.

En sortant de Brunswick, le pays est assez agréable pendant deux ou trois milles. Mais de-là jusqu'à *Prince-town*, il est aride; les terres sont mauvaises, rougeâtres. Le pays, et même les chemins sont couverts de très-gros rocs de schiste. C'est une assez longue succession de petites montées et descentes rudes, et l'œil n'est dédommagé par aucune vue piquante, de cette route désagréable. Deux ou trois petits creeks que l'on traverse, font tourner quelques moulins. A deux ou trois milles de Prince-town, le pays devient plus plat, les terres mieux cultivées et meilleures. Les maisons dépendantes de Prince-town commencent à un mille du petit groupe que l'on peut appeler la ville, et qui n'en réunit pas plus de soixante et dix à quatre-vingt. Il n'en est presqu'aucune qui ne soit entourée des plus beaux catalpas.

Prince-town est célèbre en Amérique, par

un des collèges les plus estimés du continent. Il réunit de cent vingt à cent cinquante étudians qui y sont envoyés des différens points des États-Unis.

Maidenhead. Avantages des segars.

A huit milles de Prince-town, est *Maidenhead*, d'où j'écris, le mardi 10 novembre. J'avais choisi de préférence cette chétive petite taverne, pour éviter de me rencontrer avec les stages, dont les passagers ont tous les avantages sur un modeste voyageur à cheval, que le maître de la maison envoie toujours coucher dans le lit dont ces messieurs ne veulent pas. J'y espérais aussi de la tranquillité. Je ne me suis pas trompé pour les stages, mais bien pour le calme que j'espérais trouver dans ce petit bouchon. La seule salle de cette maison a bientôt été remplie des habitans et des ouvriers de deux milles à la ronde ; c'est le club de tous les jours. Il était augmenté ce soir de tous les revenans d'une petite course de chevaux qui avait eu lieu à trois milles de Maindenhead. Ces arrivans avaient déjà quelques verres de *grog* dans la tête, et ils venaient s'achever dans l'auberge. Il a fallu, comme de raison, tirer ma table au plus petit

coin du feu, répondre à leurs questions qu'ils faisaient tous ensemble, et laisser prendre mes plumes, dont ils usaient tous aussi sans façon pour griffonner leur compte de la journée. Ils étaient les meilleurs gens du monde, mais un peu trop bruyans pour ma disposition du moment, qu'il a bien fallu néanmoins accommoder à la leur, tout en fumant ma segar.

C'est une grande ressource qu'une segar. Il faut avoir voyagé en Amérique, dans les bois, y avoir voyagé seul pour les concevoir toutes; car ce qu'il y a de moins dans la segar, c'est le plaisir de fumer. Tout son avantage est moral. Êtes vous porté à l'ennui? la segar vous occupe, et vous dissipe. Êtes-vous enclin à l'humeur? la segar en fait évanouir la disposition. Êtes-vous harrassé de questions saugrenues? l'attitude de la segar vous dispense d'y répondre sans trop d'impolitesse. Ne trouvez-vous dans un mauvais gîte, qu'à peine à manger, quand vous en auriez le plus de besoin? la segar trompe la faim, et vous console. Êtes-vous poursuivi d'idées tristes? la segar vous plonge dans une abstraction qu'on appellera, si l'on veut, un état d'imbécillité, mais qui est bon; parce qu'alors c'est de l'engourdissement à la place de la peine. Enfin, avez-vous quelque souvenir doux, quel-

que pensée consolante? la segar vous y retient davantage, en vous ôtant toute distraction; alors quelquefois elle s'éteint, et heureux celui qui, dans cette position, ne sent pas le besoin de la rallumer bien vîte. J'en pourrais dire encore davantage; mais en voilà assez sur la segar, à qui je devais bien ce petit éloge pour les services qu'elle m'a rendus.

Arrivée à Philadelphie.

Les terres sont médiocres de Maidenhead à Trenton; aussi beaucoup de parties que la route traverse, ne sont-elles pas défrichées. Le pays est triste. Trenton est la capitale de l'État de New-Jersey; elle contient à peu-près trois cents maisons, la plupart bâties en bois. Celles de la rue principale le sont un peu mieux, mais encore assez médiocrement. Trenton, d'ailleurs, renferme tous les bâtimens publics nécessaires à une capitale d'État. En le quittant, et environ à un quart de mille, on traverse la Delawarre, dans un bac bien léger et bien étroit, où cependant dix stages passent tous les jours, mais qu'on appellerait en Europe un très-mauvais bac. La rivière n'a guères plus de cent cinquante toises. Là commencent les rapides, qui ne

laissent de possibilité à la navigation, que pour des bateaux à fonds plats et chargés de huit à dix tonneaux seulement. C'est en passant la rivière, que la vue de Trenton est la plus agréable. L'espace qui est entre le commencement de ses maisons et la Delawarre, s'élève par une pente douce couverte de prairies. La ville est d'ailleurs entourée de beaucoup de maisons de campagne qui enrichissent infiniment cette jolie vue. Trenton est aussi la capitale du comté de *Middleton*, peuplé d'environ six mille habitans, dont quatre à cinq cents esclaves. Ce comté s'étend vers les montagnes; une grande partie n'en est ni habitée, ni défrichée. Après avoir passé la rivière, on trouve *Morrisville*. Robert Morris, propriétaire de tout le terrein de cette petite ville, y a une agréable maison de campagne; il a entrepris l'établissement de plusieurs usines pour le fer, qui abonde dans le voisinage, et aussi quelques autres branches d'industrie, dont aucune n'a réussi. S'il était moins engagé dans les affaires de spéculation, et moins embarrassé dans les siennes propres, il aurait donné plus de soin à ces établissemens, et les aurait fait prospérer, personne n'ayant plus d'intelligence, d'activité et de désir du bien public, que Robert Morris, qui en a donné de grandes preuves dans la révolution.

Après avoir passé la Delawarre, on est dans l'État de Pensylvanie, à trente-quatre milles de Philadelphie. La route qui côtoie la rivière en s'en approchant plus ou moins, traverse les jolis villages de *Bristol* et de *Frankfort*. Les terres n'en semblent pas bien bonnes; mais elles sont tenues dans un aussi bon état de culture qu'aucunes de celles de Pensylvanie. Le chemin est large et bon; les ponts multipliés sur les petits creeks qu'il rencontre, sont tous de pierres, larges et bien faits. Aucun État ne prend autant de soin, que celui de Pensylvanie, de ses chemins et de ses ponts. La route se couvre d'une plus grande quantité de jolies maisons, à mesure qu'on arrive plus près de Philadelphie, dont les approches annoncent le voisinage d'une grande ville.

On entre dans cette capitale de la Pensylvanie, et l'on peut dire de l'Amérique septentrionale, par *Kinsington,* lieu où se font toutes les constructions de bâtimens de commerce, ou au moins la plus grande partie.

J'ai senti, en arrivant à Philadelphie, et même en appercevant ses clochers, un plaisir qui avait quelque rapport avec celui qu'on a de rentrer chez soi, après une longue absence. C'était le lieu où j'étais abordé d'Europe, où

j'avais passé plus de tems qu'ailleurs en Amérique, où étaient mes principales connaissances, qui, bien récentes encore sont néanmoins mes plus anciennes sur ce continent, et parmi lesquelles je compte cette respectable famille *Chew*, dont l'accueil a toujours été pour moi réellement fraternel.

Ainsi, j'ai donc vu avec satisfaction la fin d'un voyage de sept mois, que j'avais fait avec beaucoup de plaisir, où j'ai eu à me louer de tous ceux que j'ai rencontrés, mais dont la fatigue me rendait le repos nécessaire.

Fin de la première Partie.

A V I S.

On renouvelle au Lecteur la prière de corriger à la main les fautes qui se sont glissées, sur-tout dans les noms de lieux et de personnes, et qui étaient à peu-près inévitables, l'édition ayant été faite loin de l'Auteur sur un manuscrit difficile.

Errata du troisième Volume.

Page 11, lignes 4 et 5, *M. Bruck;* mettez *M. Breck.*

Page 13, *ligne* 4, à ; *mettez* de.

Page 30, *lig.* 19, deux toises, *mettez* deux cent toises.

Page 32, *ligne* 25, pêcheur ; *mettez* sécheur.

Page 72, ligne 24, *M. Freat;* mettez *M. Treat.*

Page 103, ligne antépénultième, *Eota;* mettez *Cota.*

Page 109, ligne 13, *Sago;* mettez *Saco.*

Même page, lignes 14 et 15, *Zennebunk;* mettez *Kennebunk.*

Même page, ligne dernière, *Thastcher;* mettez *Thastcher.*

Page 112, ligne 12, *Sago;* mettez *Saco.*

Page 130, ligne 4, *Godhuc;* mettez *Godhue.*

Page 133, lignes 20 et 21, *même correction.*

Page 140, ligne 21, *Cabat;* mettez *Cabot.*

Page 189, lig. 11, *Nitinghale;* mettez *Nightinghale.*

Page 247, ligne antépénultième, *Nicklni;* mettez *Nicklin.*

Page 249, ligne 13, *Hingsferry;* mettez *Kingsferry.*

Même page, lignes 15 et 16; même correction.

Page 253, *ligne* 19, le dont; *mettez* dont le.

Page 257, ligne 15, *Staaten;* mettez *Staten.*

Page 267, *ligne* 23, Maindenhead, *mettez* Maidenhead.

Et dans le *Tome second,* à la Table, page iij, ligne 26, et pages 267, ligne première, 268, ligne 24, *Stanurix;* mettez *Stanwix.*

Page 272, ligne 25, *Hamwich*, mettez aussi *Stanwix.*

TABLE DES MATIÈRES

DE LA PREMIÈRE PARTIE,

Contenant le Voyage de 1795.

S 2

B.

C.

D.

E.

G.

H.

I.

J.

K.

L.

M.

N.

Associé

O.

P.

Q.

R.

S.

T.

U.

V.

W.

Y.

Fin du troisième Volume et de la Table de la première Partie.